





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504499>

A1
C31
D27



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

**National Security
and Defence**

**Sécurité nationale et
de la défense**

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Tuesday, January 21, 2003

Le mardi 21 janvier 2003

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Volume 1 of 2

Volume 1 de 2

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(The Myth of Security at Canada's Airports)
(Parts I to VII)
(dated January 2003)

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens)
(parties I à VII)
(en date de janvier 2003)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*
(Quorum 4)

REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, January 21, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

FIFTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, to examine and report on the need for national security policy for Canada, now tables its interim report entitled *The Myth of Security at Canada's Airports*.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le MARDI 21 janvier 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi, 30 octobre 2002 à étudier, afin d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, dépose maintenant son rapport intérimaire intitulé *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*.

Respectueusement soumis,

The Myth of Security at Canada's Airports

Standing Senate Committee on
National Security and Defence

January 2003

MEMBERSHIP

37th Parliament – 2nd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

And

The Honourable Senators:

Atkins

Banks

Cordy

Day

Meighen

Smith, P.C.

Wiebe

*Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.)

*Lynch-Staunton (or Kinsella)

**Ex Officio Members*

TABLE OF CONTENTS

PLASTIC KNIVES DON'T CUT IT	6
SYMBOLISM AND REALITY	7
IS YOUR MONEY BEING WISELY INVESTED?	8
OUT OF SIGHT, OUT OF MIND	9
LOOSE LIPS SINK SHIPS.....	11
CANADIANS SHOULD KNOW	
WHAT THE BAD GUYS KNOW	13
I. TRAINING AIR CREW, IMMIGRATION AND CUSTOMS OFFICIALS, AND MAINTENANCE STAFF TO DEAL WITH POTENTIAL THREATS.....	15
Is What You See What You Get?	16
CREWS WANT TRAINING, NOT A WING AND A PRAYER.....	18
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION I, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	25
II. IMPROVING IN-FLIGHT SECURITY	27
INFORMED FLIGHT CREWS.....	27
THE WHOLE TEAM MUST KNOW	28
LET'S ROLL TOGETHER	30
SECURING COCKPIT DOORS.....	30
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION II, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	35
III. DEALING WITH POTENTIAL THREATS CONCEALED IN CHECKED BAGGAGE, PARCELS AND MAIL	37

CHECKED BAGGAGE	38
SNIFFING OUT TROUBLE	40
CANADA TWO YEARS BEHIND	41
MAIL AND PACKAGES.....	43
WHY SHOULD MAIL BE EXEMPT?	47
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION III, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	55
IV. DEALING WITH THE THREAT OF UNDERCOVER TERRORISTS OPERATING INSIDE A TERMINAL.....	57
GOOD APPLES AND BAD	59
FRONT TIGHT, BACK SLACK	60
HOW SECURITY CHECKS WORK. SOMETIMES.	62
HAIL MARY PASSES	63
IS THIS A SECURITY CULTURE?	65
"RANDOM" MEANS WILLY-NILLY	67
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION IV, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	75
V. DEALING WITH THE THREAT OF SUBVERSIVES OPERATING FROM THE OUTSKIRTS OF THE AIRPORT	77
AIRPORT NEIGHBOURS WITH NEIGHBOURLY ACCESS TO RAMPS AND RUNWAYS.....	80
PRIVATE AIRCRAFT	83
MAIL CARRIERS, FREIGHT FORWARDERS	86
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION V, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	91
VI. DEALING WITH THE THREAT OF TERRORISTS ATTACKING AIRCRAFT FROM BEYOND THE PERIMETER OF AN AIRPORT	93

VII. IMPROVING AIRPORT POLICING.....	97
THREATS GROW, POLICE SHRINK.....	99
ONE FORCE FOR AIRPORT SECURITY?	100
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION VII, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	107
VIII. IMPROVING THE GOVERNANCE OF CANADA'S AIRWAYS.....	109
THE SHELL GAME	111
THE ROLE OF CATSA.....	113
THE RELATIONSHIP BETWEEN CATSA AND TRANSPORT CANADA	117
TURF WARS OVER SECURITY	120
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION VIII, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	125
IX. ASSURING FINANCIAL ACCOUNTABILITY	127
WHAT ARE LOCAL AIRPORT AUTHORITIES SPENDING ON SECURITY?	130
TO DEAL WITH THE ISSUES RAISED IN SECTION IX, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	135
X. THE NEED FOR A NEW TRANSPARENCY.....	137
RESPONSIBLE GOVERNMENT IS PREDICATED ON THE PUBLIC'S RIGHT TO KNOW	138
HONEST PEOPLE CAME FORWARD.....	139
TO DEAL WITH THE ISSUES RAISED IN SECTION X, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	141

RECOMMENDATIONS	143
ORDER OF REFERENCE	151
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM.....	153
WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD	158
SECURITY IMPROVEMENTS	166
SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT ..	170
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY	173
LEGAL OPINIONS PROVIDED TO THE COMMITTEE ...	186
PEEL REGIONAL POLICE SERVICE	190
EXHIBITS.....	191
STATISTICS.....	194
MEDIA ACTIVITIES.....	196
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE	198
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT	213
INDEX	223

"You take away a hat pin, you take away some nail clippers, and everybody leaves the airport saying "Oh, isn't that wonderful, they are so zealous . . . we don't have to worry. And it is all nonsense. Absolute nonsense."

Aviation Company Owner

"The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room in two minutes and train you on how to put a bomb on an airplane for any city in the world. If you are willing to pay the first-duty shipping fee, we can guarantee what flight you will be on – it is that wide open."

**Chuck Wilmink
Former Corporate Security
Manager, Canadian Airlines**

Plastic Knives Don't Cut It

Lack of security at American airports clearly abetted the tragic disasters of September 11, 2001. It was therefore not surprising that those events triggered a new era of avowed vigilance in the North American air travel industry. A crackdown certainly made good sense, given that the threat of more horrific assaults on the United States and its allies is unlikely to disappear anytime soon. While it may be true that would-be terrorists will now divert their attention to alternate North American targets like power supplies, water supplies and the Internet, it would be foolish to gamble that one of our greatest vulnerabilities – our airways – will not be targeted again.

In the weeks of trauma that followed September 11, responses at Canadian airports and on Canadian flights were predictable. Lineups lengthened at check-in and security counters after airline employees were ordered to be more zealous in scrutinizing both passengers and their belongings. Those three opening questions became more insistent:

"Did you pack your own luggage?

Do you know what is in it?

Was it ever out of your sight?"

Passengers on tour groups whose bags had languished in hotel lobbies for hours blithely fib in replying every day. Who wants to jeopardize their flights?

Items as innocuous as nail clippers and Remembrance Day poppies were confiscated. Some early Air Canada flights featured metal forks and no knives, soon to be followed by metal forks and plastic knives.

Symbolism and Reality

Some of these gestures were more symbolic than useful. The metal forks clearly had more potential as weapons than the dull metal knives, so it didn't surprise many people when the Minister of Transport said that metal knives could be returned to service last November. American authorities abandoned the three famous questions after it became apparent that it was hard to find an ordinary passenger unwilling to fib, although as this report went to print they were still being asked in Canada.

Tougher scrutiny at check-in counters and security gates was sometimes useful, sometimes frivolous, but always a visible manifestation of the federal government's determination to make Canada's airports and aircraft safer places for Canadians. Even the sillier components were a reminder to the flying public that the \$24 per round trip they were being charged to fund the government's \$2.1 billion, five-year air security initiative for improvements to security was money well spent.

Is Your Money Being Wisely Invested?

But has it been money well spent? Is this forced investment by Canada's air travellers creating a significantly safer system of air travel? There doesn't seem much doubt that it is creating a system that is at least a bit safer. If an airport security officer spends two minutes checking a passenger's carry-on baggage rather than 30 seconds, sooner or later that extra scrutiny could pay off. But there are 40 million departures at Canadian airports annually. Air travellers in Canada are charged \$12 a takeoff for improved security measures. That's \$480 million – nearly half a billion dollars a year. There are two questions to be asked here:

Are Canadian air travellers getting good value for their money?

Should Canadian air travellers feel comfortable that the new security measures that they are paying for are making air travel in Canada significantly more secure than it was before September 11, 2001?

The Standing Senate Committee on National Security and Defence set out to answer those questions in a series of hearings and inspections that began more than a year ago. Our conclusions, after this year-long investigation, are, to say the least, unsettling.

We believe that a handful of useful security improvements have already been implemented (**see Appendix IV**). But these do not come close to the improvements that the Committee

believes should be made, at a much faster pace than authorities have demonstrated over the 16 months that have passed since September 11. Essentially, the Committee sees the front door of air security as now being fairly well secured, with the side and back doors wide open.

We have made a series of recommendations. We believe that these recommendations, if implemented, would speed the process of making Canadian air travel a significantly less risky business.

Out of Sight, Out of Mind

The federal government and Canada's air industry have focused on introducing measures to toughen security that are highly visible to the travelling public – more vigilant screening of hand luggage, questions as to whether luggage could have been tampered with, requirements that passengers accompany their luggage on flights, and so on.

These measures have reassured many travellers that security has been tightened at Canadian airports since the tragic events of September 11, 2001. The problem is that there has been little or no improvement to huge security gaps that persist behind the scenes in the Canadian travel industry.

These include:

- A lack of scanning of potentially dangerous cargo on passenger flights, such as baggage, packages and mail
- Inadequate background security checks of airport workers accessing aircraft
- Inadequate searches of airport or outside workers accessing aircraft
- Outmoded and insecure pass systems for workers entering restricted areas at airports
- Haphazard examination of passes when workers enter secure areas
- A lack of almost any kind of security requirements for private aircraft and their passengers
- A lack of security background checks on workers in buildings abutting to airports with access to vulnerable areas at airports
- Inadequate security boundaries between airport tarmacs and buildings adjacent to airport property
- Intolerable delay in introducing training for flight crews to deal with new threats to flight safety

- A lack of any plan to train maintenance workers in the recognition of potentially dangerous persons, objects or substances
- Inadequate briefing of flight crew personnel when armed aircraft protection officers are aboard flights

Loose Lips Sink Ships

The Committee has been criticized for calling witnesses that have shared knowledge of these breaches with the Canadian public. One invited witness – Mr. Louis Turpen, head of the Toronto Airport Authority – actually refused to appear before the Committee, scolding us that “Loose Lips Sink Ships.” That is a wartime expression that made a reasonable point when Canada was at war: anything a Canadian says that might inform the enemy about Canada's military weaknesses could compromise our country's security.

The Committee wishes to make two points here. The first is that, while much of the information we solicited from witnesses is not nearly well enough known to Canadian travellers, it is no secret to anyone who works in and around airports. And it is certainly no secret to people looking for ways to undermine security at our airports, be they terrorists or the many members of organized crime who take advantage of flaws in air travel systems for their own lucrative advantage. The kind of

unsettling testimony we heard is available at coffee shops anywhere near a Canadian airport. Occasionally they show up in newspaper reports that point out the relative ease with which people designated to test security systems are able to circumvent them with fake guns, knives and explosives.

Our second point is that if “insiders” and the friends of insiders know what the flaws are, so should ordinary Canadians. The North American auto industry did virtually nothing to improve the safety of the family car until Ralph Nader came along. The Canadian emergency blood system was run with demonstrated lack of concern for public safety until the public found out about it, and reforms were introduced.

The profit motive combined with bureaucratic inertia leaves all kinds of huge problems unsolved until the public gets its back up, and applies enough pressure to politicians and officials to get them solved.

In short, the Committee refuses to be complicit in a cover-up. Loose lips are unlikely to sink ships when anyone who takes the time to scrutinize security systems at airports – and terrorists do take the time – quickly sees glaring holes. Furthermore, Committee members were not asking witnesses questions like “what is the code to get through a secure door?” We were asking for assurances that secure doors are locked.

Our basic premise: You can be sure that ships really will sink if they have a lot holes in them. And those holes aren't likely to

get patched unless the public applies pressure to get the job done. They certainly aren't patched yet.

The Committee recognizes the need to balance the public's right to know against the interests of national security. But unreasonable secrecy acts against national security. It shields incompetence and inaction, at a time that competence and action are both badly needed. The *Parliament of Canada Act* designates Parliament as the primary agent in providing Canadians with good, balanced government. The Committee sees itself as helping to perform this role on behalf of all Canadians, and considered the resistance of some people who chose to hide behind a false wall to be most inappropriate.

Canadians Should Know What the Bad Guys Know

Will the Committee be successful in speeding reform? So far, so good. Early in our hearings, when asked why airside workers were not searched like passengers or flight crews, one witness from Transport Canada told us that having a relationship of "trust" with these workers was much more important than determining whether any of them might have weapons in their tool kits or lunch buckets.

That tone changed as the weeks went on. Toward the end of our hearings, after coverage of some of the Committee's

exchanges in the media, the Minister of Transport announced that the new Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) would take on responsibility for randomly searching airline workers and improving the lax system of security checks that now prevails in their workplace.

Random checks are not enough (a point that we will discuss later in this report). However, Committee members were pleased to see at least some vestige of progress after so much painful inertia.

Our hearings have encouraged admissions that the system as it stands is not adequate, and they have encouraged promises of corrections to several key areas. The problem is that, to date, these promises fall short of addressing the dangers at hand.

Furthermore, implementation remains painstakingly slow. We would like less window-dressing, more attention to real weaknesses, and a much more lively set of responses to a potentially deadly set of problems.

I. Training Air Crew, Immigration and Customs Officials, and Maintenance Staff to Deal with Potential Threats

It must be emphasized that while several of the recommendations of this report are designed to guard against threats from corrupted “workers” – either real or fake employees – who might abuse their position of trust in and around airports to sabotage aircraft, in reality the tens of thousands of legitimate workers are far more likely to be part of the solution to airport security problems than a threat.

Electronic and biometric safeguards only constitute a small part of any strong security system. In fact, there is an argument to be made that over-dependence on technology can instill a false sense of confidence in any security system, because smart people will eventually figure out how to circumvent even the most sophisticated technology, which is why it keeps having to be upgraded.

Security is much more than technology. It is an attitude, a culture. People – passengers and air industry workers – are at the heart of Canadian air security. The overwhelming majority of people who work at Canada's airports are honest, caring and vigilant people. Screeners at security counters, in recent years contracted by airlines, have been notoriously undertrained,

underpaid, and have worked unreasonably long shifts at scanning monitors, making them too bleary-eyed to be effective.

The Canadian Air Transport Security Authority wisely made new training for these employees its first priority. That training got underway in 2002 and continues. CATSA took over responsibility for screening employees at the end of 2002, and has promised that wages will increase from around the minimum wage level to an average of around \$11 an hour (depending on location) very quickly.

Is What You See What You Get?

Retraining of passenger screeners is one of many areas in which the focus has been on dealing with visible flaws to the system, while neglecting security behind the scenes. Why upgrade training for hand baggage screeners, but not for maintenance workers? Maintenance workers are asked to be vigilant around aircraft that they are fuelling, fixing and grooming, but have received not the slightest bit of training to help them recognize potentially dangerous materials. Transport Canada says that this is the responsibility of the air carriers.

While tight security is obviously crucial when flights are embarking, it is also of consequence when flights are arriving.

But do our customs and immigration officers have the tools and the training to pick out persons arriving from abroad who may constitute a threat to Canadians?

On November 18, 2002, Sheila Fraser, Auditor General of Canada, told the Committee that “We found that customs officers did not have adequate information to assess the risk that travellers pose to Canada, and that many long-serving officers had not received necessary refresher training . . . we found that these officers had little information and support to ensure that applicants were unlikely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians . . . most of the recommendations that we made in our audits are being dealt with satisfactorily – an exception, with relation to air travel security, is training . . . neither Canada Customs and Revenue Agency nor Citizenship and Immigration Canada has reported much progress.”

More than a full year after the September 11 attacks the Committee heard that Air Canada's flight crew security training has not changed in ten years, for instance. There has been no new training in the wake of the September 11 incidents, which should have significantly altered airlines' protocols for maintaining cabin security.

Flight crews have received no training in what role they should try to play if an armed Aircraft Protection Officer (APO) is on board. These APOs – RCMP officers – are placed on flights to Washington's Reagan Airport (at the insistence of U.S. authorities), but we were also told that they work some

domestic flights. They operate covertly, and are not supposed to intervene except in dire circumstances. They pay particular attention to assuring cockpits remain secure.

In the United States, armed "sky marshals" brief crews on everyone's responsibility if an incident occurs. Not in Canada. Not all members of flight crews must even be advised as to when an APO is on board. What does an uninformed flight attendant do if she or he sees an unknown person rise with a gun in his hand? Get out of the way? Or hit him with a wine bottle? *Nobody knows.*

Crews Want Training, Not a Wing and a Prayer

According to testimony, flight crews at Air Canada and other airlines are still waiting on Transport Canada to come in with new training requirements. The airlines, we were told, are unwilling to go ahead with new training on their own lest their new training not measure up to any new Transport Canada requirements in the works. Transport Canada predicts that it will not have new training procedures in place until the summer of 2003.

This is unacceptable. Why is it taking two full years to react to the dramatic new scenarios created by the obvious willingness of terrorists to die while using aircraft as weapons to wreak as much destruction as possible?

Here are examples of the some of the other testimony that the Committee heard on this issue:

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug. 14, 2002: "ALPA is particularly concerned with . . . protocols, procedures, and training for pilots and flight attendants with respect to events that could jeopardize the safety and security of an aircraft, from a verbally abusive passenger to a terrorist trying to break down the cockpit door. The United States has developed a comprehensive program or strategy dealing in this regard. We do not see that [such a strategy] has yet been developed in Canada... Right now the air marshal will identify himself or herself to the captain before the flight, but we feel the protocols, procedures and training associated with such a major issue on board an aircraft have not been formulated. It could be as simple as the flight attendant knowing whether to duck, or assist in some way."

Senator Cordy, Nov. 4, 2002: "What type of training do pilots receive in dealing with terrorists or even hijacking, and how do you work with an RCMP officer who may be on board the plane, the marshal?"

Don Johnson, President, Air Canada Pilots

Association: "The short answer is no, nothing. We used to get training on how to deal with hijackers before we knew that they were trying to get control of the aircraft and crash it . . . we have been calling from day one for procedures on how to deal with that very issue. What do we need to know? How do we have to coordinate our crew that we have onboard and everything else? We have received nothing."

First Officer Ross Cooper, Security Committee, Air Canada Pilots Association Nov. 4, 2002: "One of the very early recommendations that we came up with . . . was one of changing the attitude toward highjacking. Prior to 9/11 . . . the established policy was to be compliant, slow the situation down, get the aircraft on the ground, and we will sort it out there with the forces available. We recommended that this policy of compliance be changed to a policy of non-compliance in recognition of the new threat, of the new environment we found ourselves in . . . that recommendation was forwarded through the Transport Canada working group sessions . . . to date, I do not think we have anything back on it."

Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE, the union representing flight attendants, Nov. 18, 2002:

"Not all flight attendants on any particular flight are guaranteed of knowing whether an armed RCMP officer is onboard their aircraft. In our view, such lack of knowledge could lead to confusion and unwitting interference with the sky marshals in the performance of their duties in the event of a terrorist attack."

"Flight attendant training procedures on how to deal with the new breed of suicide terrorists are outdated. Our procedure and training are still based on the hijacking scenarios of the 1970s: try to negotiate, offer liquids to drink . . . Sadly, the development of these new training standards has been delayed because of an internal turf war between Transport Canada, Civil Aviation, and Transport Canada, Security."

(On Dec. 2, 2002, William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, said he did not agree that a "turf war" existed within his department.)

France Pelletier, Flight Attendant, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, CUPE, Nov. 18, 2002. "Our flight attendant manual contains basically all of our standard operating procedures. It was after my insistence that we were able to get some sort of procedure written in as to what to do if we see some unknown substance on board an aircraft. However we

have absolutely no training and there have been no developments in that area whatsoever Transport Canada either.

... Flight attendants are being asked to do checks for bombs and other things when we are not trained. We do not even know what they look like.

... [We need something like what] one of the carriers... is looking at. . . a law enforcement training package on how to deal with somebody who is very aggressive . . . verbal judo, self defence, how to put on handcuffs... We have restraint ties onboard aircraft and we are not even trained in how to use them."

Sen. Banks: "Ms. Pelletier, would you recognize, for example, a plastic explosive if you saw it?"

Ms. Pelletier: "No, sir."

Sen. Banks: "Ms. Pelletier, you said, in your worst-case example, you are walking past with a cart, facing the people in an airplane as you would normally do, and someone stands up suddenly and is in the process of drawing a gun, and if you have a wine bottle in your hand, you are going to bash him or her."

Ms. Pelletier: "That is correct."

Sen. Banks: "Is that part of your training?"

Ms. Pelletier: "We do not have any training . . . we do not know what the rules of engagement are. We do not know what we are supposed to do."

Dave McLeod, International Association of Machinists and Aerospace Workers, Lead Station Attendant (overseeing baggage and ramp operations), Aug 15, 2002: "Do I look for suspicious baggage and things? Yes I do. It is general knowledge that you are supposed to report anything suspicious. Have I been trained in what a suspicious bag is? No."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Dec. 2, 2002: "We recognize the need to change and improve training for flight crews. We are in the process of developing enhanced training with that in mind."

After listening to a great deal of testimony on this issue, the Committee has come to the conclusion that it is intolerable that training of Canadian air crews, customs and immigration officers, and maintenance workers – the very people we are counting on to alert us to dangers and help deal with dangers

that technology cannot curb on its own – have not received significant upgrades in anti-terrorism training nearly a year and a half after September 11.

To deal with the problems outlined in Section I, THE COMMITTEE RECOMMENDS:

I.1 Transport Canada should, by March 31, 2003, finalize and issue training standards programs to equip cabin crews to deal with terrorists and/or terrorist materials. All flight crews should have completed training by September 30, 2003.

I.2 The Canada Customs and Revenue Agency and Immigration Canada should, by June 30, 2003, offer substantive evidence to the Committee that they have addressed the Auditor General's recommendations to improve training that will help airport personnel identify persons "likely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians." They should also demonstrate that they have made arrangements to gain access to police databanks that would assist in such identification, and have provided their employees with the training and technology required to take advantage of these databanks.

I.3 Transport Canada should, by September 30, 2003, ensure that all Canadian passenger airlines are providing training courses to maintenance personnel and other personnel working in proximity to aircraft to help them identify potentially dangerous situations and materials.

The Committee believes that these deadlines are both urgent and reasonable, and will therefore monitor responses of the players involved. If any of the designated parties believe that they have valid reasons why the deadlines cannot be met, the Committee requests written explanations and alternate proposals.

II. Improving In-Flight Security

No question: flight crews, maintenance personnel and customs and immigration officers need upgraded training to help thwart terrorist activities, and they need it quickly.

Beyond improved training for flight crews, the Committee wishes to present observations in this section specific to the working world they inhabit – the airline cabin.

Informed Flight Crews

Our first observation is that, beyond training for situations in which armed Aircraft Protection Officers (APOs) may be on board, all members of a flight crew should be informed when such persons are on board. Currently, the Committee was told, only the cockpit crew and the chief flight attendant are so informed. It is then left to them as to whether they inform the rest of the crew.

This “optional” approach would seem to run counter to the wishes of both the RCMP – who believe the fewer people who know the APO is on board, the better, and members of the airline unions, most of whom believe that all attendants should know so they will be able to either help or get out of the way when an APO goes into action.

The argument against informing all crew members is that a subordinate crew member might inadvertently turn to an APO for assistance if a passenger were being disruptive, thus permitting a team of terrorists to flush out an APO through the disruptive activities of one member of the team. Other members of the terrorist team, it is argued, might then take out the APO and get on with the business of assaulting the cockpit.

The Whole Team Must Know

On Dec. 2, 2002, RCMP Deputy Commissioner Garry Loeppky told the Committee that the APO's primary responsibility is to "prevent an unauthorized person from gaining access to the cockpit," while in the United States "sky marshals" "are also mandated to respond to unruly passengers." While the Committee initially had some concern that an APO might not choose to get involved even when a flight attendant or passenger faced a life-and-death situation with a violent passenger, Deputy Commissioner Loeppky assured us that the APOs are trained to "react to any security threat on board an aircraft that may jeopardize the integrity of, or unlawful interference with, civil aviation, and respond to threats of death or grievous bodily harm."

The difference between an American sky marshal and a Canadian APO, he said, was that a Canadian APO "will not intervene in incidents" on board that are normally the air carrier's responsibility. That difference, he argued, was

sufficient to justify the American approach of informing *all* air crew when a sky marshal is on board, as opposed to the Canadian practice of only advising the pilot and chief flight attendant.

The Committee heard testimony that, while the captain and chief flight attendant were informed of the presence of one or possibly more APOs, they were not informed as to who among the passengers was an APO. That, it was argued, was because, in the event of a possible takeover of the plane, the RCMP does not want anyone inadvertently seeking assistance from the APO when terrorists might be employing disruption to divert him or flush him out before making their major assault on the cockpit.

The Committee found the argument for not identifying an APO specifically more convincing than the argument that there is no need to advise all flight crew when an APO is on board. Some of our witnesses, however, felt that Canada should adopt the U.S. system of both identifying officers to all crew and having the crew briefed by the officers:

Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE, November 18, 2002. "The only response I've heard from the RCMP is that their sky marshals are on an undercover operation and, therefore, the identity of those officers needs to be protected... That may be useful in an undercover operation in a bar or in a drug situation, but on an aircraft, it is different. We have to work as a team Our fear . . . is that if someone

pops up, begins to draw a gun, you do not know them and you are walking by, you may just slug them. That is the unwitting interference."

Let's Roll Together

At this point the Committee is prepared to accept the RCMP argument that particular APOs not be identified to crew. However, given the need for teamwork in an aircraft cabin – particularly in situations in which several powerful and irrational people may be trying to either destroy or take over an aircraft – the Committee can see no reason that entire crews would not be advised of the presence of APOs on any flight, to prepare themselves mentally for situations in which a person brandishing a gun might be someone to try to assist, either actively or passively, rather than to hinder.

Securing Cockpit Doors

There is very little disagreement among security experts that the one measure most likely to prevent recurrences of September 11-type tragedies is the installation of double cockpit doors. CATSA has budgeted \$35 million to assist Canadian carriers to fortify cockpit doors. But while Transport

Canada is requiring that Canadian cockpit doors be reinforced, there is not yet any requirement that they be doubled.

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, November 27, 2002: "Canadian regulations are now in place that require modifications to be completed by April 9, 2003. These modifications include the retrofit of flight deck doors with fortified lockable doors that can be locked or unlocked by the pilots without having to leave their seats."

We were informed that Air Canada is testing various manifestations of double cockpit doors, which assure that when a member of the cockpit crew emerges to use the washroom, or meals are delivered to them, one door to the cockpit always remains secured. We received one estimate that cockpit doors are typically opened eight times on an average flight.

The overwhelming testimony of both experts and flight crews was that, while reinforced doors are a great improvement, double doors should be installed on any planes that can accommodate them. Cockpit crew also told us that video cameras allowing them to see what activities might be taking place in the passenger cabin would be useful.

Some examples of testimony the Committee heard on cockpit safety:

Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association, Nov. 4, 2002: "We polled our pilots . . . what they said was if we can have a totally secure cockpit environment . . ."

Sen. Meighen: "Double-doored?"

Mr. Johnson: "Double doors, then we do not need to be armed . . ."

Sen. Smith: "Are you getting double doors?"

Mr. Johnson: "Understand that most cockpit doors are at the end of some kind of small hallway, whether it is made up of the galley and the washroom, or whatever. There is a system where they can put a metal curtain across that hallway. It is just temporary, when somebody is coming or going from the cockpit. You may even be able to see through it. It may just be a series of steel bars, much like you see across the front of a shop when it is closed up."

Senator Kenny: "You are satisfied from your side of the cockpit that the doors are safe now?"

Mr. Johnson: "I would not characterize it as safe as we want. They are safer than they used to be. We still believe that we need that double door to make it as safe as we want it to be."

France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, CUPE, Nov. 18, 2002: "I agree with [the double door]."

Sen. Atkins: "How do you implement it on some aircraft?"

Mme Pelletier: "I have seen one demonstration. You would have a pass code to get through the first door. Then the first door would shut and you would be stuck between the two doors and have to enter another code before getting through the second door. It is an additional barrier. I have seen them and I think it is a good idea."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug 14, 2002: "If you are familiar with El Al aircraft, Israel has a two-door system, creating what is called a 'man trap.' That

situation is currently being studied, and we are in favour of that being looked at very closely."

Aviation Company Owner, *in camera*, June 24, 2002:

"... of all the problems we have, that is the easiest to solve. Indeed, for the most part, it is being solved. Kevlar doors on the cockpit and absolutely rigid, rigid procedures, that if something is going on in the back, you stay up there and you fly the airplane. It is a very simple fix. It is the only area in this total security issue at the airport... that is susceptible to an easy fix."

Sen. Norman Atkins: "What is CUPE's view on pilots having weapons?"

Flight Attendant France Pelletier: "We were against it. Terrorists, armed marshals and now armed pilots? It would be a battlefield."

Aviation Company Owner, *in camera*, June 24, 2002:

"Everybody talks about crews having guns, and few think to ask: 'What if you fire the gun at 35,000 feet?' Has anybody heard of explosive decompression? I went to school on explosive decompression. For the most part, nobody lives."

To deal with the problems outlined in Section II,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

II.1 All flight crew should be informed when an Aircraft Protective Officer (APO) is on board.

II.2 Transport Canada should, by June 30, 2003, require design completion of a double door system or systems to protect cockpits, and order air carriers to complete the installation of such systems by December 31, 2004.

II.3 APOs should be instructed by the RCMP to be prepared to intervene in violent disruptions in passenger cabins, and certainly be prepared to intervene if crew or passengers' lives are threatened, and not necessarily to restrain themselves until the very moment that any assault is launched on the cockpit.

II.4 Pilots should not be armed.

III. Dealing With Potential Threats Concealed in Checked Baggage, Parcels and Mail

The responses of Canadian authorities to the incidents of September 11 – incomplete as Section II shows them to be – have been almost entirely aimed at the threat of terrorists taking over the cockpits of aircraft by sneaking suicidal attackers on board. This, of course, remains a legitimate threat. But as more than one witness pointed out to the Committee, with increased focus on cabin security, terrorists are now more likely to target something more unguarded, like the soft underbelly of a passenger plane – the hold.

Our hearings reinforced Committee members' concerns that screening of material that goes into the hold of Canadian passenger aircraft is done so rarely that it is almost non-existent. Some intermittent screening does take place when someone believes that they have cause to be suspicious, and some more sophisticated electronic screening equipment has been installed at Vancouver International Airport and other places. But – other than on flights to Reagan International – if the screening of passengers' carry-on luggage were rated at 9 out of 10, screening of the contents of the hold on the average Canadian flight might generously rate a 1.

In other parts of this report it will become clear that police are well aware that Canada's airports have become infiltrated by

organized crime, and that part of organized crime's success at airports is their ability to move packages and baggage in and out of terminals without being subjected to scrutiny. Rigorous scrutiny would clearly make life difficult for criminals operating at airports, but more importantly, it would make life much more problematic for potential terrorists.

Checked Baggage

Senator Atkins: Aug. 15, 2002: "In terms of the process, from the time that the bag is checked in through the conveyer belt down to where you are, is there a random check of baggage? I know there is not a complete check, because we have been told that."

Dave McLeod, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers [Oversees baggage and ramp operations at Pearson].

"No, there is not. When that bag is checked in, that is it . . . there is nothing that we screen or check the bags with once the passengers have checked them in."

One good thing that has happened regarding baggage security at Canadian airports since September 11, 2001, is this: if a person who has checked baggage does not get on a plane, their baggage is pulled off. Canada has been ahead of the United States for many years in this regard on international flights, but since September 11 the rule has also been applied to domestic flights.

But the rest of the checked baggage story at Canadian airports is not a pretty tale. The Committee was told that there are about 22 kilometers of moving baggage belts at Pearson's Terminal 2 alone, and given that North America's fifth-largest airport processes approximately 30 million passengers a year on very tight schedules, screening checked baggage would be a complex, resource-consuming, and more time-consuming process.

Is it worth the cost? Realistically, it might never save a life. But if the premises we are operating on are that the terrorist threat to North America is likely to persist, and that passenger flights remain a prime target, what is the alternative?

Confiscating passengers' nail-clippers only masks the huge vulnerability represented by unscreened luggage in the hold.

Sniffing Out Trouble

There are various means of screening checked luggage, including attentive human beings, trained dogs, and electronic equipment. Even attentive human beings can only do so much when they are processing invisible contents. Dogs and their trainers are expensive, and limited in the number of hours that they can work.

The main technology currently being employed to detect explosives are explosive vapour detection machines of the kind installed in Vancouver. They are large, often requiring reconfiguration of current terminal facilities, and expensive, at about \$1 million per machine, plus upkeep. Their shelf life is estimated to be between 5-7 years. They often record "false positives" – one estimate we heard was as much as one out of five bags could send off a false alarm, which means time-consuming x-raying or opening of the baggage in question.

While this technology can be expected to become more consistently reliable, it admittedly constitutes a significant extra chore for the air passenger industry. Delays of any sort cost the industry money.

Again, what is the alternative? Not every bag needs to pass through every kind of screening mechanism. A layered approach to screening can send bags that have first raised alarms at vapour detectors to dogs, x-rays or manual searches. But some effective, layered combination is needed, and there

must be enough excess capacity to cover peak periods and equipment breakdown.

Passengers on Canadian flights are enduring much more rigorous and time-consuming check-ins and other types of inconvenience in an attempt to thwart repeats of disastrous terrorist attacks. They are also paying \$24 per round-trip ticket, essentially to purchase insurance against terrorist attacks. If the hold clearly represents a weak link in the security chain, the Canadian air passenger industry must move quickly to forge a stronger link.

Canada Two Years Behind

The deadline that the International Civil Aviation Organization (ICAO) has set for member states to conduct 100 per cent screening of checked bags for explosives is Jan. 1, 2006. Canada – through the newly created Canadian Aviation Transport Security Authority – expects to meet or beat that deadline, but has not set an earlier deadline for itself.

The United States initially set a deadline of Jan. 1, 2003, and then realized that was unrealistic for compliance at each and every airport. Some airports have been given extensions. However, the best information that the Committee has been able to obtain indicates that all but a couple of dozen American airports will meet the original Jan. 1, 2003 target. To be fair,

several of those that have been unable to meet the deadline are among the largest ones.

We received various explanations as to why Canadian authorities do not seem as anxious as American authorities to get this screening in place quickly.

On Nov. 25, 2002, Jacques Duchesneau, President of CATSA, suggested that the equipment to do this screening simply might not be available: "...There are only a few companies in the world that can produce those machines..." Two days later, **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada,** noted that CATSA's funding has been spread out over five years, suggesting that equipment might have to be purchased from year to year as funds became available. He also observed that the logistical problems of installing such large equipment might be slowing things down. Finally, Mr. Elliott pointed out that the Americans had set the earlier deadline based on their perception of "risk," which raised questions among some Committee members as to why there was such a sizable gap between the two countries' perceptions of the degree of risk that exists.

Both Mr. Elliott and Transport Minister David Collenette said that they had reason to believe that the U.S. deadline might be overly optimistic. Mr. Collenette said that Canadians have "always been a bit more cautious" about what should be able to be accomplished. At any rate, he said, it was not inconceivable that Canada could have electronic screening at the same time as

the United States, which he later ratcheted up another notch to "we could come in ahead of the Americans."

The Committee would be pleasantly shocked to see Canada come in ahead of the United States, especially when a majority of American airports are already properly equipped to screen luggage and no Canadian airports that we know of are. Tempering our optimism, the Committee's recommendation on page 55 reflects our assessment that a concerted effort will be required to bring Canada into compliance one year later than the American deadline. *That concerted effort must be made.*

Mail and Packages

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, December 2, 2002. " . . . I do not think there is a system for the comprehensive screening of mail."

(LATER) . . . I think that certainly mail is an area of concern."

Parcels and letters from Canada Post and packages from courier companies constitute a threat to Canadian passenger flights similar to that posed by unscreened luggage. In the early days of our hearings, the Committee operated under the illusion that there was at least some scrutiny of mail beyond

random visual surveillance by postal employees emptying mailboxes. (These people might be expected to be alarmed if a package broke open and exposed sticks of dynamite or something resembling a bomb, but not many parcels break open and the contents of those that do not are concealed). Since the airlines are ultimately responsible for the safety of the cargo they carry, we were initially encouraged by exchanges such as the following:

Sen. Kenny, June 24, 2002 : "We do not know whether mail is screened before it is carried aboard Air Canada flights."

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: "Mail is screened."

[LATER] **Senator Kenny:** "Do you or do you not rely on Canada Post's screening?"

Mr. Fernie: "Anything that comes within the aerodrome environment is put through a security procedure, independent of any other measures in place by Canada Post or any outside contractors or any other government agency."

Sen. Kenny: "Your screening stands alone. Is that what you are saying?"

Mr. Fernie: "Yes."

Representatives of Canada Post later testified that any screening that it did simply amounted to visual scanning when employees pick up mail and perhaps as packages whirl through the system, with no electronic screening of any kind.

Fifteen per cent of Canada's mail is dispatched by air, most of it on passenger flights. It arrives at airports electronically unscreened. At that point, Transport Canada places the onus on the air carriers to take responsibility for its safety, as demonstrated by the following exchange, which took place following Senator Kenny's exchange with Mr. Fernie:

Senator Meighen, June 24, 2002: "Security of mail is the responsibility of the carrier, as I read it."

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario, Region, Transport Canada: "That is correct."

Senator Meighen: "In your auditing of that, do you permit them to rely on third-party verification?"

Mr. Kavanagh: "We allow them to rely on Canada Post verification."

Senator Meighen: "To your knowledge, do carriers do any screening themselves, or do they rely on Canada Post verification?"

Mr. Kavanagh: "I am not aware of anyone who does independent verification. They meet with Canada Post to verify what they have in place."

Why Should Mail Be Exempt?

Several other quotes at the end of this section will reveal that Committee members have plenty of company in their anxiety over unscreened mail. It should be noted that while Canada Post's competitors in the mail delivery industry often own or charter their own planes to deliver mail, Canada Post is much more reliant on passenger flights to get mail to its destinations, which include some of the most remote communities in Canada.

While using passenger flights rather than cargo flights makes sense given Canada Post's ubiquitous obligations, the Committee believes that if passenger planes are to be used, there is clearly an obligation to passengers to ensure that the mail in the hold be as carefully screened as checked baggage would be under the Committee's recommendations. One Canada Post official told us that there is no one technology available to screen mail for all dangerous substances. But if there is technology being installed at airports to screen passengers' baggage, it stands to reason that the same technology can screen mail.

The following exchange illustrates why Committee members are convinced that it is essential that mail travelling on passenger planes be screened by other than random human observation:

Senator Banks, Nov. 27, 2002: "Do you know whether anyone actually screens any of that mail [delivered to the airport]? ... could I put contraband or something worse in a piece of mail, which is easy to do, and get it on to an airplane without anyone having looked at it?"

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada: "My understanding is the answer to that question is yes."

In addition to Canada Post's mail, Canadian airlines handle mail from private courier companies. The companies that deal regularly with the airlines are known as "known shippers." While the companies themselves may be well known to the airlines, their employees are not even subjected to the kind of rudimentary background checks that airport employees or Canada Post employees must undergo. Nor are their parcels screened when delivered to the terminal. *The Committee heard testimony that signing a simple waybill, in use for many years in the industry, is sufficient to get a specific package on a specific plane.*

Here are examples of some of the other testimony the Committee heard on this issue:

Sen. Banks, Nov. 27, 2002: "...What happens to the bag I give to the check-in attendant?..."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada. Nov. 27, 2002. "The answer to your question is, unfortunately, it depends. It depends to some extent on who you are. It depends to some extent where you are travelling. Your bag could be searched by physical or other means; that is, by x-ray or explosives detection or dogs."

Sen. Forrestall: "Is it?"

Mr. Elliott: "In too many cases, the answer to your question is no."

(LATER) **Mr. Elliott:** "A significantly larger number of bags are being searched now than were being searched prior to September 11."

Sen. Banks: "Does that include domestic flights?"

Mr. Elliott: "I am less certain about that."

(STILL LATER) **Mr. Elliott:** "I do not think we have established exactly where we need to go or how soon we need to get there with respect to cargo."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug. 14, 2002: "[One of our concerns is that cargo] is not generally screened. *The system relies on shippers to verify the security of the cargo.* We feel that this creates vulnerability with respect to all. The mail presents a particularly difficult area of concern."

Chuck Wilmink, Consultant, Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines, Nov. 4, 2002:

"They have ordered explosive vapour detection machines. This is a tool, but not a silver bullet. They have two machines in the Vancouver Airport right now that can handle 200 bags an hour. There are 1,200 bags now going through the system, so they cannot check every bag. They are also very expensive, very hard to maintain, and have a high false-positive rate. One out of every five bags comes back with 'yes it has a weapon in it,' and it has to be hand-searched. It is time-intensive, requires a lot of security screeners, and is not effective. It is a security tool – but once you build it, people try to break it. It will not be the silver bullet that guarantees security."

Sen. Kenny, June 24, 2002: "Are any of those bags X-rayed?"

Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, Toronto, Air Canada:

"Yes, some bags are X-rayed."

Sen. Kenny: "What percentage would that be?"

Mr. Fleshman: "I cannot give you that percentage."

Sen. Kenny: "How about you, Mr. Fernie?"

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: "I do know the answer, sir, but I am not at liberty to discuss the matter at this time."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Dec. 2, 2002. "... I do not think there is a system for the comprehensive screening of mail."

(LATER) "I think that certainly mail is an area of concern. There is one distinguishing characteristic of mail as opposed to passengers, and that is, generally, if I mail something, I do not know what airplane it is going to be on."

Sen. Kenny: "This Committee has received testimony that it is possible, simply by the timing of taking a parcel to the airport, to ensure that it will be on a certain flight."

Mr. Elliott: "We have requirements in place that should prevent that."

Sen. Forrestall: "I have the sometimes pleasant, sometimes unpleasant, task of shipping lobsters, and I want someone at the airport to meet that flight. So far, I have not had any problems. How did I do that?"

Mr. Elliott: "I would be happy to look into that, senator."

Chuck Wilmink, Former Corporate Security, Manager, Canadian Airlines, Nov. 4, 2002: "...The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room and in two minutes train that person on how to put a bomb on an airplane for any city in the world. If you are willing to pay the first-duty shipping fee, we can guarantee what flight you will be on – it is that wide open..."

Senator Forrestall, August 15, 2002: "Is the [security checking] process all done by humans?"

Bob Stiff, General Manager, Corporate Security, Canada Post August 15, 2002:
"That is quite correct . . . There is no technical system, senator, for random testing of mail. We rely heavily on security awareness and the knowledge base of our employees as they are handling the product in the system."

To deal with the problems outlined in Section III,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

III.1 Dedicated and trained personnel should immediately begin carrying out random and targeted screening of all checked baggage, parcels, mailbags, and cargo.

III.2 CATSA should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.

III.3 The practice of offering blanket security shortcuts on the basis of being a "known shipper" shipping by air carrier should be discontinued. The Committee encourages the development of a protocol for shippers based on their known reliability, similar to the one currently being introduced under the Smart Borders arrangement with the United States.

III.4 People, cargo and aircraft coming from small airports without sophisticating screening systems should receive a full screening when they arrive at an airport under CATSA's jurisdiction.

IV. Dealing with the Threat of Undercover Terrorists Operating Inside a Terminal

Sen. Cordy, June 24, 2002: "Certainly, for me, one of the scarier aspects of security is the number of people who do not go through any of the security systems we see for passengers, yet who have access . . . to airplanes coming in and taking off."

Paul Kavanagh, Ontario Regional Director, Security and Planning, Transport Canada:
" . . . The people who come to the aircraft from the airside have an airport pass. They have gone through a check. We have good background on those people. They tend to be more trusted by us [than passengers]. I think that is very much the difference between a group of unknowns versus a group of knowns."

Sen. Kenny, June 24, 2002: "If an [airside] employee had a box cutter in his or her pocket, would you know?"

**Paul Kavanagh, Ontario Regional Director,
Security and Planning, Transport Canada:**

"We would not know. Employees who are employed on the airside are permitted tools of the trade because there is a myriad of work to be done on the airside. It is all part of the trust relationship that one has to have with the employees, through the pass systems and security checks."

Sen. Kenny: "...A baggage loader does not need a box cutter to do his job; however you still would not know if the baggage loader had a box cutter in his overalls?"

Mr. Kavanagh: "No."

**France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs,
Airline Division, CUPE, Nov. 18, 2002:** "...just the other day, a crew got onboard the aircraft and there was a box of cutters on one of the seats... We still do not know how that thing, how that box, got on board, but we are of the mind that the people who have access to that aircraft, whether it is the caterers that get on to the premises of the airport, that get on to the aircraft, that anybody who gets access to that aircraft is checked."

Good Apples and Bad

There are more than 80,000 persons employed or working on contract at Canadian airports or on Canadian airlines. As we noted earlier, these employees offer the greatest hope for good security in our air travel system – technology can complement human vigilance, but it cannot replace it.

The other side of this human coin is that not all of these 80,000 people are saints. We know that some are associated with organized crime, which needs access to airports to move contraband in and out of Canada. In the words of **Inspector Sam Landry, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police, on June 24, 2002:**

“Criminal organizations have penetrated many legitimate businesses throughout Canada to further their criminal enterprises. This trend is no different at Toronto's Pearson Airport. The ability to move contraband undetected through the airport is essential to the success of their criminal activities. Of particular concern is the potential for internal conspiracy, coercion and intimidation of members of the airport community by organized crime groups.

Of the 45,000 people currently attending to the daily needs and operations of the Toronto airport

community, if organized crime recruited 1 per cent, it would represent 450 people.”

There are, however, two considerations to be taken into account here. The first is that lax security works for organized crime at Canadian airports. The more holes these criminals can keep in the system, the more they can steal and the more contraband they can move.

Terrorists may or may not be associated with organized crime, but they can make use of the same security gaps that work so well for organized crime. Which brings us to the second consideration. If organized crime – an element that authorities administering Canadian airports cannot seem to get rid of– is capable of placing anywhere near the 450 agents and accomplices that Inspector Landry suggests could be operating within the confines of Pearson International Airport, is not there some likelihood that at least a couple of patient and determined terrorist sympathizers could invade the system?

One would guess that the answer is yes.

Front Tight, Back Slack

The fact is that security control over term and contract workers at Canada's airports has been extremely lax. Unions have never wanted tough controls – as **Paul Lefebvre, President of Local Lodge 2323, International Association of Machinists and**

Aerospace Workers, August 15, 2002, pointed out to us, the unions fought background checks several years ago when, as he said, "the world was a kinder and gentler place." At the time these checks were considered an affront to workers' dignity. However, the Committee strongly believes that there must be a balance between respecting and appreciating legitimate workers and weeding out people taking advantage of their workplace.

In early testimony we discovered that airlines had no idea what airside employees carry around in their packsacks, tool kits and lunch boxes:

Sen. Kenny, June 24, 2002: "Do you know whether Air Canada employees are bringing explosives or weapons to work with them?"

Larry Fleshman, General Manager, Air Canada Customer Service, Toronto:
"We cannot say."

Sen. Kenny: "Do you know the answer to that, Mr. Fernie?"

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: "No, I do not."

This did not strike members of the Committee as an appropriate balance between respect and good judgment, particularly when passengers and aircrew are lining up at security counters and having nail clippers and memorial poppies confiscated. In fact, it struck us as a slack-minded approach to genuine security at airports. The eschewing of security searches, according to Mr. Kavanagh, is all part of the "trust relationship" that authorities must have with airport employees once they pass their security checks.

How Security Checks Work. Sometimes.

Security checks are officially conducted once every five years, if and when authorities get them done on time. These are not field checks. They are file checks. The RCMP checks its database to see whether criminal charges or convictions show up. The Canadian Security and Intelligence Service (CSIS) checks its database to determine whether a person pops up as a known security risk. Transport Canada is in charge of checking domicile, employment and creditworthiness records.

If no alarm bells go off, the relationship of trust either begins, or continues. As **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada**, conceded on **Nov. 27**, CSIS does not normally conduct field checks on potential employees and "a good record is not necessarily indicative of good behaviour in future . . . It certainly is not a foolproof system and we are looking at improving it."

WORTH NOTING: Eight of the ten people arrested two years ago for conspiracy to import drugs from Jamaica through Pearson Airport worked at the airport, and had passed security checks.

Hail Mary Passes

If the security checks can best be described as perfunctory and fallible, the pass systems for workers moving in and out of restricted areas at Canadian airports might best be described as primitive and relaxed. Primitive, because some airports use identification passes (electronic, not biometric) that could be replicated for a small charge at a local photocopy shop. And relaxed, because we learned that too often workers pass through without anybody paying much attention.

There are excellent passes now available that incorporate thumb or iris scans and can be cancelled electronically at a moment's notice. But, so far, these are not widely employed at Canadian airports. There are vigilant security personnel who take searches seriously, even among friends. But according to the testimony we heard, not many.

Then there is the issue of temporary workers. Some workers taken on as employees are allowed to work in restricted areas

before they have background checks done by CSIS, CPIC, and Air Canada. They are allowed to work there only when accompanied by persons who have been cleared and have passes. But the Committee was told that one cleared employee might be responsible for five or six uncleared workers in a secure area. This seems a stretch if there is the slightest chance that one or more of those uncleared workers might have sabotage in mind.

There is also the issue of forgery. Are passes at Canada's airports really forged? Not all that often, according to **Paul Kavanagh of Transport Canada, June 24, 2002**. "We have not seen any evidence of what I would consider a significant amount of forged passes . . . I do not want to give out too much information as to where or how people could manufacture passes." He did later concede, "Anything that we could do to enhance the pass system is something that we would welcome."

Is This a Security Culture?

Passes, too often, are not checked. But even when they are checked, in most airports they are simply checked for photo resemblance, and against a list of numbered passes that have been designated as defunct. That is, they are checked to ensure that the number on the pass does not correspond to a “bad” number. *What if the pass has been forged and gives a number that is not legitimate, but nor has it been listed as defunct?* Incredibly, the system in most general use since September 11, 2001, is not designed to check against numbers that *somebody makes up*.

When workers leave airport employment, they are required to turn in their passes to the companies that employed them. Of course, with companies like Canada 3000, the employer has exited the scene. It remains for Transport Canada to try to recover these passes, and with Canada 3000, many are still on the missing list. How many employees have left airport employment without turning in their passes?

According to **William Elliott, of Transport Canada, Dec. 2, 2002**: “Unfortunately, the answer is we do not know.”

(While Mr. Elliott was not willing to answer *all* the Committee's questions, he did win general admiration for the candour of most of his responses.)

Mr. Elliott outlined Transport Canada's plans for improved passes, which, again, were well received, with the exception of the fact that it appears improvements to the system will be painfully slow in coming to fruition:

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Dec. 2, 2002.

"Transport Canada has looked at a number of different biometrics . . . my department has invested considerable resources in automated fingerprint identification systems. We have also done some work on iris scans. The Canadian Customs and Revenue Agency has invested in that technology . . . My expectation is that it may take about a year for this new system to be implemented."...

(LATER) "...we do not have a well-developed, detailed work plan. We are in the process of developing one."

(LATER) "The details need to be worked out, but my current expectation is that airports will likely continue to issue passes that relate uniquely to their facilities. The CATSA will likely issue passes that provide individuals with access to restricted areas at more than one airport."

(LATER) "I personally would like to see us get to the point where an individual would be issued a pass with biometric identifiers incorporated. That pass

would be linked to a [centralized] database and to an access control system at the airport."

The Committee is in favour of a national, centralized system for passes. Even if local airport authorities do finally maintain the right to issue the passes for local employees, their issue must be based on national standards and the use of a national database for validation.

"Random" Means Willy-Nilly

Next to Transport Canada's inexplicable sluggishness in implementing reforms to pass systems, the Committee's main complaint is that **the Minister of Transport has expressed a preference for random checking of workers entering restricted areas, as opposed to the kind of 100 per cent checking system that passengers undergo.**

Mr. Collenette's rationale, as expressed to the Committee on Dec. 2, 2002, was that full screening could be ordered during periods when there appeared to be an extraordinary threat, but was not envisioned during normal periods: *"I hate to point this out in terms of security, but the problem there is that it comes down to a cost-benefit analysis. There is only so much money you can throw at a problem."*

It should be pointed out again that Transport Canada showed no interest in improving security with regard to airside workers

before complaints began to arise from witnesses testifying before the Committee as to the inadequacies and unfairness of the current system. The Committee believes that the Minister should move quickly to ascertain the cost of searching all workers when they enter secure areas. **The Minister put forth no evidence that such searches would be prohibitively expensive.**

Here are examples of some of the other testimony the Committee heard surrounding the issues in this section:

Inspector Sam Landry, head of RCMP Detachment at Pearson International Airport, June 24, 2002: "Files that our members are working on and statistics show that there is significant organized criminal activity that exists at Canada's largest inland border point . . . any infiltration of our border at Toronto Airport by the criminal element also has the potential of being exploited by those associated with extremism or terrorism."

Jacques Duchesneau, President and CEO, Canadian Air Transport Security Association, November 25, 2002: "I think random checking has its benefits. We need to not forget the fact that it is an industry. We need to make sure that this industry will continue to do its business. We can do checks of every employee every day, but this has a cost to it, so we need to have a very balanced approach."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, August 14, 2002: "...we must assume that terrorists will be armed with other weapons, which could include guns or explosives pre-placed in aircraft, but not taken through passenger screening checkpoints . . . "APLA is of the view that an essential element of a properly functioning security system to counter terrorist acts must focus on controlling access to aircraft so that only properly identified persons who have reason to be at or on board an aircraft, be they airport or company workers, crew members, maintenance workers or passengers gain access. The present thrust, however, is to provide for security through screening points limited to passengers, crew members and other persons who access aircraft through a [check-in] screening point."

Senator LaPierre, Aug. 15: "Did you say that your lunch boxes and your knapsacks and the other things you take to work are inspected as if you were a passenger?"

Dave McLeod, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers. [Oversees baggage and ramp operations]: "Every day? No."

Sen. LaPierre: "Once a month?"

McLeod: "Once in a while."

(LATER) **Senator Meighen:** "We are trying to find out whether that scrutiny is rigorous or lax."

Mr. McLeod: "In my opinion, no, it is not rigorous at all."

Sen. Meighen: "It is not rigorous?"

Mr. McLeod: "No."

Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International, Aug. 14, 2002: "We have known for some time that certain persons, almost certainly terrorists, have been stealing pilot uniforms and credentials. Creating a system that will prevent an impostor from gaining access to aircraft is long overdue . . . All airport employees, armed law enforcement officers, crew members and those who require access to an aircraft should be screened via electronic and biometric identity verification as soon as possible."

(LATER) "...we are perplexed and infuriated over the discrepancy. It does not make sense that there is 100 per cent checking on one side, but not on the other side. There must be an equivalent level of safety."

Sen. Meighen, June 24, 2002: "Are you able to tell me whether, in the past, your employee ranks have been infiltrated by organized crime? In your opinion, is organized crime presently endeavoring to infiltrate your ranks?"

Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, Toronto, Air Canada: "At this point in time, I have no knowledge of any infiltration or the fact that anyone is trying to infiltrate."

Sen. Kenny: "...How about Mr. Fernie?"

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada: "An incident was well publicized two years ago, in 2000, in which the Royal Canadian Mounted Police and Air Canada corporate security entered into a joint investigation dealing with internal complicity in the importation of narcotics out of Jamaica."

Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE,
November 18, 2002: "...it appears that the minister assigned this issue [screening of airside employees] to the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, but it looks like they will only do random screening, which is actually no more than the current status quo. We await further details, but this action appears to fall short of what is required."

"... Transport Canada hired consultants who confirmed that, for example, everyone entering the sterile area at Heathrow, any employee, would go through the same search procedure. It was a dedicated private channel, not mixed in with passengers, but nonetheless they would go through a search to make sure there was nothing problematic that they were bringing in. We are saying, at least be consistent here."

Senator Meighen, Aug. 15, 2002: "My point is that if [the] groomer happened to be a nefarious character and you left, you would not see him putting something under the seat."

Rob Deemert, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers. [Aircraft Groomer] "We have been instructed, on the DCA flights [to Reagan Airport], to watch everything."

Sen. Kenny: "But on the other flights you leave and you are not watching everything?"

Mr. Deemart: "We just do the sweep."

To deal with the problems outlined in Section IV,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

IV. 1 CATSA should issue national passes for air crew and all other persons who fall more naturally under a national, rather than a regional, jurisdiction. If local airport authorities are permitted to continue to issue passes allowing access to restricted areas at their airports, these local passes should be

- Of national, uniform design, based on national configurations defined by the Canadian Air Transport Security Authority,
- Cancelable by CATSA
- Validated through CATSA's national database.

IV.2 All Canadian airports, by December 31, 2003, should introduce new electronic airside access passes, containing biometric identifiers, that

- Are encoded to prevent access to zones beyond any employee's work area
- Expire automatically after three years
- Can be deactivated by a central control mechanism at any time

IV. 3 CATSA should be the issuing authority for passes for all employees, contract workers, other personnel and vehicles permitted airside access.

IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

V. Dealing with the Threat of Subversives Operating from the Outskirts of the Airport

Witness 2 (Aviation business owner) *in camera*, June 24, 2002: “If you look at a map of [an] airport, what you see are very large buildings adjacent to the ramps, almost adjacent to the runways, often adjacent to the taxiways. They include freight forwarders, [commercial aircraft] operations like my own, aircraft refurbishers and maintenance shops and the people who do all the line provisioning. Many of those buildings with direct ramp access are filled with people who are not screened or badged, who have no security credentials at all . . . They have direct access to aircraft. There is no control and no background screening of any sort . . .”

The issue of security outside of the terminal building is of great concern to the Committee. We heard testimony stating that there are vehicles and individuals who service airplanes as well as businesses such as caterers, and freight forwarders, who are clustered close to ramps and taxiways with workers who have no security clearances. As the above witness, who operates adjacent to a major terminal, stated:

“ . . . whatever is done at the gates does not catch or address the real scope of the problem. The problem is

that there are trucks, cars and individuals in the thousands flowing into the ramp areas just in order to service the airplanes. These people are nominally badged people, but if you think that all the vehicles or badges are checked, you would be wrong."

In addition to this, there is the problem of businesses that are located completely outside the airport grounds, but whose workers handle food, cargo and fuel, which is taken to the airports and loaded onto planes.

Aircrew on scheduled flights and workers employed at Canadian airports are not the only persons who have access to aircraft at terminals. The following persons are among those with such access:

- Employees/visitors at airport operations on the perimeter of restricted areas
- Air crew and passengers on private aircraft
- Mail deliverers and freight forwarders
- Food and fuel suppliers
- Construction workers

Some of these people do not have passes. Some never have their passes checked. As of November, 2002, those who are searched physically are done so only randomly, which the Committee interprets to be infrequently.

Airport Neighbours with Neighbourly Access To Ramps and Runways

Both inside and just outside most airport fences, there is a wide range of businesses with ready access to airport ramps and runways. They include maintenance shops, aircraft refurbishers, cargo forwarders, food service providers and air charter businesses. These operations – a vital part of the airport economy – also constitute one of the weakest links in the airport security chain.

Although they have direct access to airside – ramps and runways are often just outside their unguarded back doors – they are populated by all kinds of employees and visitors whose backgrounds have not been adequately checked, and people who have no security credentials at all.

There is little formal process to control access to the airside of these businesses in order to ensure that employees without restricted area passes do not venture onto the ramps or runways. Passengers in the private aircraft, corporate jets and charter aircraft are not screened, nor is their carry-on baggage checked before they board.

These enterprises do not just operate small commuter aircraft. They include corporations such as FedEx, Sky services and Transat, which fly some of the biggest aircraft available, Boeing 727s and A-320s.

Transport Canada claims that it monitors to ensure that airport authorities have security measures in place to prevent persons without passes who are either working at, or visiting, buildings located on the perimeters of restricted areas from accessing those restricted areas:

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Canada, June 24, 2004. "We control where [the airport authorities] define the restricted area, and we monitor the process they have in place, for people to move from that non-restricted area into the restricted area."

This monitoring appears to consist mainly of "records" inspections of the companies concerned.

We were also told that in order for a vehicle to cross a perimeter line it must have a permit issued by the airport authority and that the occupants of a vehicle must have a need and a right of entry to get past the fence, but that access is rarely challenged:

Witness 2 (Aviation company owner) *in camera*, June 24, 2002: "There is a guard, and a fence . . . adjacent to the Kilo Taxiway [at Pearson International]. There is a guard there, a very nice gentleman I suspect, but he is mostly asleep when I see him. He does not ever go out to an airplane and say: "Stop, I want to inspect."

Sen. Kenny: "Does he stop a car?"

Witness 2: "He may."

Sen. Kenny: "You have never seen him stop a car?"

Witness 2: "No."

Sen. Kenny: "Have you ever seen that, Witness 1?"

Witness 1: "I have been out there, and I have never seen him leave the booth. As Witness 2 said, 99 times out of 100, he is asleep."

Sen. Kenny: Witness 3, have you ever seen him stop a car?"

Witness 3: "I would have to agree with these two gentlemen. I have never seen him stop a car."

And this is a *guarded* gate. But not all gates, doors and passageways are guarded.

Committee members believe that the same security standards that are applied within the main terminal should be applied to periphery access to ramps and the tarmac. It could be argued that, because of the lack of security surrounding them, these operations pose a potentially greater risk to the travelling public than do those operating out of the main terminal.

Again, what is the point of locking the front door if the side and back doors are virtually wide open?

Private Aircraft

Witness 2 (Aviation company owner) *in camera*, June 24, 2002: " . . . my largest airplane fully fuelled would do a considerable amount of damage. It is not a 767, but it could probably destroy a building in this city."

Private aircraft often come and go from Canadian airports with little supervision other than air traffic control. While at some airports air traffic control does advise Customs and Immigration officials on private arrivals, with intermittent customs inspections taking place, this is often not the case. At some airports, pilots are obliged to use a telephone service to register their arrival. But enforcement is haphazard, as this exchange makes clear:

Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency, June 24, 2002: "Private aircraft are required to report to the telephone reporting centre."

Sen. LaPierre: "Let us say they do not, sir."

Mr. Sheridan: "Are you saying they land the aircraft and leave the aircraft?"

Sen. LaPierre: "Does that happen . . .?"

Mr. Sheridan: "That happens . . . When the air traffic control towers were privatized to NAV CANADA, the information about an aircraft as it travels through the various sectors and through the air traffic control points was no longer provided to Customs..." [This] has not been corrected, senator, since September 11. However, I understand there are discussions ongoing in headquarters with various agencies and departments . . . They are looking at working with Transport in trying to find a way to get that information back to Customs."

Mr. Sheridan said he would get back to the Committee as to how these discussions are going. In late December he reported that **flights are still arriving without NAV Canada advising Customs.**

It is not just that Customs and Immigration are not always advised by NAV Canada when private flights have arrived. It is also that Customs officers often do not meet and inspect aircraft when they have been informed of their arrival:

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Canada, June 24, 2002: "Our regulations do not require the screening of passengers on business aircraft, but we require a log of the names of people going on the aircraft. They keep names as opposed to putting the people through a screening process."

Sen. Day: "In terms of what they are bringing on and off and what they are bringing in?"

Mr. Kavanagh: "There is no control on that. Again, it is up to the operator. We always tell them that they have to know their passenger."

It is the opinion of the Committee that private aircraft are being afforded privileges at Canadian airports inconsistent with tight security, or, indeed, any measure of security. This

is a grievous oversight in an era in which the government is spending \$1.2 billion of *other* travellers' money to counter a continuing terrorist threat.

If there is nothing to stop a terrorist from hijacking, stealing or stowing away on a private aircraft, potentially to gain access to persons or baggage going aboard larger aircraft at Canadian airports, authorities should be checking passengers and baggage on these aircraft just as they are checked on regularly scheduled flights.

Private aircraft departing any of the 89 airports now under CATSA's supervision should not leave until passengers and their baggage have been searched. Private aircraft departing from any other airport should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations in foreign countries. These aircraft are ending up airside at major Canadian airports without any assurance to the travelling public that they have ever been searched.

Mail Carriers, Freight Forwarders

The Committee was told that Canada Post personnel are not searched when they bring mail to areas accessible to passenger aircraft. These employees, of course have at least undergone background checks in order to gain employment at the Crown

corporation. There is no requirement that freight forwarders working on the perimeter of air terminals have any such background checks. As one witness made clear, these people also have access to passenger aircraft:

Witness 2 (aviation company owner) *in camera*, June 24, 2002: . . . “you only have to walk down the street from where the northside operators are to find some of the freight forwarders. Employees of the freight forwarders do not need to go past a policeman to get themselves or dangerous substances or devices onto the main runways or under the terminals.

Such persons, if they are intent on doing harm to us, might simply insert an envelope with dangerous substances or a small device into a parcel, which goes right into a container which goes into the hold of an Air Canada airplane and . . . ‘boom’.”

Background checks are not done on employees at freight forwarding companies – even those designated as “known carriers” that usually have a good idea which flights their packages will be leaving on to arrive in another city by a designated time.

Sen. Kenny, June 24, 2002: "Do you see some inconsistency in having Canadian and Security Intelligence Service checks and criminal record checks of people who are working around planes, but not having checks of people who are handling packages that go forward with relatively less scrutiny?"

Paul Kavanagh, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Canada: "... A line has to be drawn with respect to who is going to go through the clearance program. The number of people would increase exponentially if we were dealing with the feeder companies into carriers."

The Committee's view is that requiring reliable background checks on the employees of feeder companies that enjoy easy access to restricted areas at Canadian airports need not be a cost to either Canadian taxpayers, nor to the travelling public.

Airports create great profits for companies that benefit from access to them. There is no reason that companies with "back end" access to these airports should not pay for the cost of employee background checks.

There appear to be serious lapses in perimeter and non-terminal security. Persons working in or having access to restricted areas should be subject to similar security measures as inside workers. Individuals and companies working in these areas must go through proper security clearance checks. A monitoring system should be put in place to track vehicles operating in these areas. Perimeter security should include a security pass system, plus searches, before vehicles and individuals are allowed through the perimeter line.

The Committee notes that the Aviation Security Advisory Committee has recommended to Transport Canada that there should be a re-assessment of the adequacy of the current standards and/or practices as they apply to perimeter security at airports. We concur.

To deal with the problems outlined in Section V,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

(This Recommendation repeated from Section IV)

IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

This Recommendation Repeated from Section IV)

IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

(This is a New Recommendation Contained Only in Section V)

V. 1 Transport Canada should require that private aircraft departing airports under CATSA's supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened. Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations

in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports.

VI. Dealing with the Threat of Terrorists Attacking Aircraft from Beyond the Perimeter of an Airport

The final point the Committee wishes to make in this area concerns the threat of terrorist attacks from outside the perimeter on non-airport lands. Recent terrorist attacks on aircraft using shoulder-held missile launchers highlight the serious need for enhanced security. In particular, the Committee feels that **the practice of allowing spectators and their vehicles to collect at both ends of the runway, even if off the field proper, is an invitation to disaster.**

The Committee takes note of the threat posed to civil aviation by the thousands of shoulder-launched surface-to-air missiles that are readily available in the weapons marketplace. Aircraft flight paths are within range of these missiles for several kilometers, on both landings and takeoffs.

To equip commercial aircraft with counter-measures capable of deflecting these missiles would cost in the order of \$3 million per aircraft. While Transport Canada should continue to monitor risks and costs in this area, the Committee does not recommend this expenditure on all or even most Canadian aircraft at this time.

**To deal with the issues raised in Section VI,
THE COMMITTEE RECOMMENDS:**

No recommendations at this time.

VII. Improving Airport Policing

The Committee has a number of concerns regarding airport policing including: the fragmentation of policing services; reductions in staff numbers; the deployment of police at security check points; and the need for a single overarching federal police agency.

For a start – based on testimony the Committee heard at fact-finding trips to airports in Montreal, Toronto and Vancouver – police forces at Canada's airports appear understaffed.

Furthermore, while many witnesses gave the local police forces in charge of criminal investigations at these airports good grades *it is not always clear at major airports as to which force is in charge when it comes to an emergency relating to security, and how much cooperation and coordination there will be.*

In provinces in which the RCMP is the provincial police force, the lines are usually clearer. But in some provinces, like Ontario and Quebec, the RCMP investigates federal offences such as organized crime and terrorism at airports, while local police forces handle issues like assault and traffic violations. Contracted security personnel handle other issues. All this complicates the issue of who is in charge in emergency situations.

At Pearson International Airport, **Inspector Sam Landry**, in charge of the RCMP detachment at the airport, sent the Committee a list of 56 agencies [see **appendix V**] with regulatory or enforcement powers in his jurisdiction. The major police forces include the RCMP (responsible for enforcing federal statutes), Peel Regional Police (the police of primary jurisdiction handling most criminal investigations), Toronto Police Service, the OPP, with representation from the regional police forces of Halton, York, Hamilton Wentworth and Niagara, plus the Military Police. For a start, the Committee is concerned that with this many forces in operation at one airport, there is a risk of a lack of coordination, cooperation and information sharing in the provision of security services.

In the words of **Witness 3, a former head of a drug squad with 28 years of police experience whom the Committee questioned *in camera* on June 24, 2002:**

“My experience at the [Pearson] airport is petty bickering between law enforcement, i.e. Customs, RCMP, Toronto, Peel, OPP. Nobody wants to share; it is my cake and I am going to eat it. They have that mentality. That has to be overcome...”

Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association, testified on Nov. 4, 2002. “... what we are looking for here is an oversight board or group of people who will set the standard and then see that it is enforced, so that, whether a new police chief comes in or not, they will ensure that the standard is enforced

everywhere and it will be consistent across the country... We want the policing done that way, and we want the screening done that way, we want security measures at all the airports to be standardized."

Threats Grow, Police Shrink

Overall, the number of officers representing **the combination of police forces that serve Pearson has declined from 290 police in 1995 (when the RCMP handled nearly all policing at airports) to 162 officers (59 RCMP, 93 Peel Regional, and 10 from other forces)**. That decline is noteworthy given that terrorism was not perceived to be the problem it is now in 1995, and various organized crime groups had not begun to cooperate more in circumventing airport security. Inspector Landry also pointedly noted that over the period of decline in police presence, **passenger volume has increased by more than 100 per cent, and it is projected to increase another 100 per cent over the next decade.**

RCMP Deputy Commissioner Garry Loeppky, December 2, 2002, observed that improved technical efficiencies and the advent of multi-functional teams might have had led to a reduction in need for as many officers. Pressed as to whether there are sufficient police officers at Pearson, his response was

that there are sufficient officers for flight safety and security, but the airport could use more staff for other duties. At the end of the Deputy Commissioner's testimony Committee members concluded his testimony was unclear as to whether he meant more help was needed to deal with organized crime, which **Inspector Sam Landry said on June 24, 2002**, is a major problem at Pearson:

"Files that our members are working on and statistics show that there is significant organized criminal activity at Canada's largest inland border point . . . any infiltration of our border at Toronto airport by the criminal element also has the potential of being exploited by those associated with extremism or terrorism."

One Force for Airport Security?

The Committee listened to conflicting opinions as to whether airport policing should be delivered by one national body, such as the RCMP, or by local/regional forces, augmented by the RCMP.

There is a strong argument for a national security police force for airports, with standardized security training. One force, focused on terrorism as well as organized crime, would lead to better coordination and end jurisdiction disputes. If the RCMP were designated as the police force responsible for security at

Canada's airports, Canadians would be assured that airlines and airport authorities are not skimping on police protection to better serve their bottom lines.

While the Air Canada Pilots Association argued for national standards for policing at airports, it also opted for continued use of local police, with good knowledge of the local crime scene. Indeed, local police could still perform valuable service at airports. But it is our conclusion that, **when it comes to security, the RCMP should be in charge.**

The Committee fears that, without one national force, national standards and national training, some airports are likely to get short-changed on security, and national coordination against terrorism is likely to be undermined.

It is worth noting that – in response to recommendations from the Aviation Security Advisory Committee – Transport Canada says it is working on the development of enhanced training standards and procedures for airport police, consulting with a variety of stakeholders regarding policing required for airport security and reviewing policing needs at airports generally.

The Committee recognizes that many types of policing are necessary at a large international airport: supervision of the parking area, prevention of crime in the public areas of the airport, patrolling check-in points, interdicting drugs, supporting Customs and Immigration personnel, to name a few.

But a confusing matrix of jurisdictions, priorities and egos may not be in the interests of improving security at Canada's airports. The federal government needs to bring clarity to the issue of security policing. At a minimum it must create a common standard of policing at major airports across the country.

The Committee believes that all policing, relating to the security of passengers, cargo and aircraft should be put under the jurisdiction of the RCMP, at all airports, with the capacity to contract out some services.

Other testimony the Committee heard with regard to policing at Canada's airports:

Inspector Sam Landry, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police, June 24: "Criminal organizations have penetrated many legitimate businesses throughout Canada to further their criminal enterprises. This trend is no different at Toronto's Pearson airport. The ability to move contraband undetected through the airport is essential to the success of their criminal activities . . . The primary concern to all of us is the criminal activity we have identified at Toronto airport that is linked to criminal organizations such as traditional organized crime, Eastern European-based organized crime, Asian-

based organized crime and outlaw motorcycle gangs. We have also uncovered cells of individuals involved in illegal activity who are working with their counterparts in other countries."

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, Nov. 27, 2002: "...there is a need to extend police presence beyond current arrangements. Canada's major international airports already have police on site. There are other Canadian airports where the requirement for police presence is being considered. Transport Canada is working with CATSA and the Canadian Airports Council to move forward on this issue..."

Witness 1, a former intelligence supervisor with a police force, June 24, 2002: "There is an element of empire building going on around Pearson. There is a joint investigative unit at the airport. The Toronto Police, Peel Regional Police, so forth are there. It is just a thing in law enforcement that should not occur, that there should be a sharing of intelligence information involving the various intelligence agencies."

Iain Fernie, Regional Security Operations Manager, Air Canada, June 24, 2002: "We assess every police request. I would say that, in most cases, we fully cooperate with the authorities."

Sen. Banks: "Does that include putting into place an undercover person posing as an Air Canada employee. Has that happened?"

Mr. Fernie: "It has happened in the past, yes, sir."

Sen. Kenny: "We have received sworn testimony to the effect that requests made by police services to the human resources department at Air Canada have been turned down."

(LATER) "In your experience have those requests been turned down, sir?"

Mr. Fernie: "Some have, yes, sir."

Sen. Forrestall: "Why?"

Mr. Fernie: "That decision was based on our assessment of the situation. Depending on the situation, we either cooperate or we do not. In most cases, if not all cases, we fully cooperate with the police. In some cases, the police do not have a knowledge of the airport environment. We are there to educate them with respect of the airport environment. In some cases, after we subjected them to our assessment, they decided not to go that route."

Sen. Kenny: "They decided, or were turned down by Air Canada?"

Mr. Fernie: "Either way. They decided, or we turned it down."

A little more than a week later Robert Milton, CEO of Air Canada, was quoted in the *National Post* (August 2, 2002) as saying that allegations that Air Canada has refused to take part in the police infiltration of its cargo workers to root out a group of organized criminals was "sheer and utter nonsense."

Right!

**To deal with the problems outlined in Section VII,
THE COMMITTEE RECOMMENDS:**

VII.1 All airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP under contract to CATSA.

VII.2 Local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security.

Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens

Comité sénatorial permanent de
la Sécurité nationale et de la défense

Janvier 2003

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 2^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Atkins

Banks

Cordy

Day

Meighen

Smith, c.p.

Wiebe

*Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.)

*Lynch-Staunton (ou Kinsella)

**Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

DU COUTEAU INOFFENSIF À LA FOURCHETTE MORTELLE.....	6
DU SYMBOLE À LA RÉALITÉ.....	7
EN AVEZ-VOUS VRAIMENT POUR VOTRE ARGENT?.....	8
LOIN DES YEUX, LOIN DU CŒUR	10
SURTOUT PAS UN MOT DE TROP!	12
LES CANADIENS DEVRAIENT ÊTRE AU COURANT DE CE QUE TOUS LES MÉCHANTS SAVENT DÉJÀ	15
I. FORMER LES ÉQUIPAGES, LES AGENTS DE L'IMMIGRATION ET DES DOUANES AINSI QUE LE PERSONNEL D'ENTRETIEN EN MATIÈRE DE MENACES POTENTIELLES.....	17
L'ENVERS DU DÉCOR	18
LE PERSONNEL NAVIGANT VEUT ÊTRE FORMÉ, PAS SIMPLEMENT RÉCONFORTÉ	21
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION I :	29
II. AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ À BORD.....	31
POUR UN PERSONNEL NAVIGANT INFORMÉ	31
TOUT L'ÉQUIPAGE DOIT ÊTRE AU COURANT	32
TRAVAILLONS ENSEMBLE!.....	34
VERROUILLAGE DE LA PORTE DU POSTE DE PILOTAGE	35

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION II :	41
III. LE PROBLÈME DE LA MENACE POTENTIELLE QUE CONSTITUENT LES BAGAGES, LES COLIS ET LES LETTRES	43
LA VÉRIFICATION DES BAGAGES	44
RENIFLER LES PROBLÈMES	46
LE CANADA ACCUSE DEUX ANS DE RETARD.....	47
LES LETTRES ET COLIS	50
POURQUOI LE COURRIER DEVRAIT-IL ÉCHAPPER AUX CONTRÔLES?	53
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION III :	63
IV. RÉACTION FACE À DES TERRORISTES AGISSANT DISCRÈTEMENT DEPUIS L'INTÉRIEUR D'UNE AÉROGARE.....	65
SÉPARER LE BON GRAIN DE L'IVRAIE.....	67
UNE MAIN DE VELOURS DANS UN GANT DE FER.....	69
UN PROGRAMME D'ATTESTATION DE SÉCURITÉ QUI FONCTIONNE... PARFOIS.....	71
DES LAISSEZ-PASSER... QUI EN LAISSENT TROP PASSER!	72
PEUT-ON PARLER ICI DE CULTURE DE LA SÉCURITÉ?	74
QUI DIT « ALÉATOIRE », DIT AU PETIT BONHEUR LA CHANCE	76
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IV :	85
V. CONTRER LA MENACE D'ACTIVITÉS SUBVERSIVES ENTREPRISES DEPUIS LA PÉRIPHÉRIE IMMÉDIATE D'UN AÉROPORT	87

RIVERAINS DES AÉROPORTS AYANT UN DROIT D'ACCÈS AUX AIRES DE TRAFIC ET AUX PISTES À TITRE DE COURTOISIE	90
CAS DES AÉRONEFS PRIVÉS.....	94
LES COURRIERS DES POSTES ET LES TRANSITAIRES	98
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION V :.....	103
VI. MENACE D'ATTAQUES TERRORISTES LANCÉES CONTRE DES AVIONS DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'UN AÉROPORT.....	105
VII. AMÉLIORATION DES SERVICES DE POLICE AÉROPORTUAIRE	109
À MENACES GRANDISSANTES, EFFECTIFS POLICIERS DÉCROISSANTS	111
UN SEUL CORPS POLICIER POUR LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE?	113
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION VII :	121
VIII. AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME AÉRIEN.....	123
VASE HÉSITATION SUR LE THÈME DES RESPONSABILITÉS.....	125
LE RÔLE DE L'ACSTA.....	127
LES RELATIONS ENTRE L'ACSTA ET TRANSPORTS CANADA	132
LES LUTTES INTÉRIEURES DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ	136
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION VIII :	143
IX. ASSURER LA REDDITION DE COMPTE AU PLAN FINANCIER	145

COMBIEN LES AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES LOCALES DÉPENSENT-ELLES AU TITRE DE LA SÉCURITÉ?	149
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IX :	153
X. POUR UNE TRANSPARENCE RENOUVELÉE	155
LE PRINCIPE DU GOUVERNEMENT RESPONSABLE REPOSE SUR LE DROIT DE SAVOIR DE LA POPULATION	156
LES GENS HONNÊTES ONT PARLÉ	157
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION X :	161
RECOMMANDATIONS	163
ORDRE DE RENVOI	173
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ	175
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ	180
AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ	189
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON	193
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO ..	196
AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ	209
POLICE RÉGIONALE DE PEEL	213
LISTE DES PIÈCES	214
STATISTIQUES	217
ACTIVITÉS DES MÉDIAS	219
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ	221
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ	237
INDEX	247

« On nous confisque de simples épinglettes et des coupe-ongles, et tout le monde quitte l'aéroport en se disant : < N'est-ce pas merveilleux, ils n'oublient rien [...] il n'y a pas à s'inquiéter. > Mais tout cela est insensé, tout à fait insensé! »

**Le propriétaire d'une compagnie
d'aviation**

« Actuellement, la sécurité dans les aéroports n'est pas très bonne. Je pourrais montrer à n'importe lequel d'entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d'un appareil dans n'importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c'est aussi facile que cela. »

Chuck Wilmink
Ancien directeur de la sécurité
Lignes aériennes Canadien International

Du couteau inoffensif à la fourchette mortelle

Il est clair que ce sont les défauts de sécurité dans les aéroports américains qui ont favorisé la tragédie du 11 septembre 2001. Il n'est donc pas surprenant que ces événements aient donné lieu à un resserrement de la vigilance dans les transports aériens en Amérique du Nord. Il était sans doute logique que les autorités réagissent aussi vivement, étant donné que la menace d'agressions contre les États-Unis et ses alliés risque de ne pas disparaître avant longtemps. Les prochaines pourraient d'ailleurs être encore plus horribles que celles de l'an dernier. Il faut désormais s'attendre à ce que les terroristes en puissance s'intéressent à d'autres cibles nord-américaines (comme les réseaux d'approvisionnement en énergie et en eau potable ou le réseau Internet), mais il serait insensé de croire que l'un de nos actifs les plus vulnérables – le transport aérien – ne sera plus jamais visé.

Dans les semaines traumatisantes qui ont suivi le 11 septembre, on a assisté à des réactions tout à fait prévisibles dans les aéroports et à bord des avions canadiens. De longues queues se sont formées aux comptoirs d'enregistrement et aux points de fouille à l'embarquement, les employés des compagnies aériennes ayant reçu pour ordre de contrôler beaucoup plus strictement les passagers et leurs affaires. Les trois premières questions rituelles se sont fait plus insistantes :

« Avez-vous fait vos bagages vous-même?

Savez-vous ce qu'ils contiennent?

Vous est-il arrivé de les quitter des yeux? »

Il ne se passe pas un jour sans que des passagers voyageant en groupe, et dont les bagages sont restés empilés de longues heures dans un hall d'hôtel, mentent avec insouciance. Après tout, qui aurait envie de courir le risque d'être refoulé à l'embarquement?

Qui ne s'est pas fait confisqué des articles aussi inoffensifs qu'un coupe-ongles ou un coquelicot du Jour du souvenir? Au début, sur les vols d'Air Canada, les plateaux-repas étaient accompagnés d'une fourchette en métal, mais il n'y avait pas de couteau; puis est venu le temps du couteau en plastique sans toutefois que la fourchette de métal soit remplacée.

Du symbole à la réalité

Il est des gestes qui sont plus symboliques qu'efficaces. Comme une fourchette métallique peut s'avérer une arme beaucoup plus dangereuse qu'un couteau en métal émoussé, peu se sont étonnés du retour des couteaux en acier sur autorisation du ministre des transports, en novembre dernier. Les autorités américaines, quant à elles, ont laissé tombé les trois fameuses questions susmentionnées après qu'il leur est apparu évident

que presque aucun passager ordinaire n'était disposé à dire toute la vérité. Toutefois, au moment de la mise sous presse de ce rapport, on continue de poser ces sempiternelles questions au Canada.

Le renforcement des contrôles de sécurité aux comptoirs et aux portes d'embarquement –parfois utiles, parfois frivoles – sont tous des manifestations de la détermination d'Ottawa de rehausser la sécurité dans les aéroports et à bord des avions canadiens. Même les aspects les plus absurdes rappellent au public voyageur que les 24 \$ imposés sur un billet aller-retour en vue de financer le programme fédéral d'amélioration de la sécurité aérienne (2,1 milliards de dollars sur cinq ans) est de l'argent bien dépensé.

En avez-vous vraiment pour votre argent?

Votre argent est-il bien dépensé? L'investissement dans la sécurité qu'on impose à ceux et celles qui prennent l'avion au Canada permet-il effectivement d'améliorer la sécurité? On ne semble pas vraiment douter que tel est le cas... dans une certaine mesure. Une vérification plus minutieuse des bagages à main, qui dure deux minutes plutôt que 30 secondes, ne peut, tôt ou tard, que donner de bons résultats. Il demeure que 40 millions de personnes par an prennent l'avion dans un des aéroports canadiens. Au Canada, le voyageur aérien doit acquitter une taxe 12 \$ (aller) au titre de l'amélioration des mesures de sécurité. Elle rapporte en tout 480 millions de

dollars, soit près d'un demi-milliard de dollars par an. Il y a lieu, à cet égard, de se poser deux questions :

Les passagers des compagnies aériennes canadiennes en ont-ils pour leur argent?

Les voyageurs ont-ils lieu de croire que les nouvelles mesures de sécurité qu'ils financent sont telles que le transport aérien au Canada est nettement plus sûr qu'avant le 11 septembre 2001?

Le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense a entrepris de répondre à ces deux questions à l'occasion d'une série d'audiences et d'une tournée d'inspection débutées il y a plus d'un an. Les conclusions auxquelles nous sommes parvenus au terme de cette enquête d'un an sont pour le moins troublantes.

Le comité estime, tout d'abord, que toute une série d'améliorations utiles a déjà été apportée en matière de sécurité [annexe IV]. Cependant, il juge que les autorités ont encore beaucoup de progrès à réaliser et qu'elles devraient agir avec plus de célérité qu'elles ne l'ont fait au cours des 16 derniers mois, soit depuis le 11 septembre. Si, pour les membres du comité, la porte avant de la sécurité aérienne est bien verrouillée, il semble que les portes latérales et de derrière sont grand ouvertes.

Nous sommes convaincus que la mise en œuvre de nos recommandations permettrait d'accélérer considérablement le

processus d'amélioration de la sécurité des transports aériens au Canada.

Loin des yeux, loin du cœur

Le gouvernement fédéral et l'industrie canadienne du transport aérien se sont attardés à adopter des mesures de renforcement de la sécurité qui ne risquent pas de passer inaperçues aux yeux du public voyageur : contrôles plus attentifs des bagages à main; questions visant à déterminer si une tierce personne a pu glisser quelque chose dans les bagages; exigence faites aux compagnies aériennes de s'assurer que les bagages sont à bord des mêmes vols que leurs propriétaires, et ainsi de suite.

Toutes ces mesures ont, certes, rassuré un grand nombre de voyageurs quant au renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports canadiens depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001. Malheureusement, peu voire aucune amélioration n'a été apportée pour corriger les énormes défauts de sécurité qui persistent en coulisses.

En voici quelques-uns :

- Le fret potentiellement dangereux transporté à bord des vols de passagers, comme les bagages et le courrier (colis et lettres) n'est pas contrôlé par des moyens électroniques.

- Les employés des aéroports ayant accès aux avions ne font pas l'objet d'une vérification adéquate des antécédents de sécurité.
- Les employés des aéroports ou des entrepreneurs qui ont accès aux avions sont insuffisamment contrôlés à l'entrée.
- Les laissez-passer remis aux employés (pour leur permettre de pénétrer dans les zones à accès restreint d'un aéroport) sont désuets et n'offrent aucune protection.
- Le contrôle des laissez-passer à l'admission se fait au petit bonheur la chance.
- Les avions privés et leurs passagers ne sont soumis à presque aucune exigence de sécurité.
- Les employés qui travaillent dans des bâtiments attenants aux aéroports et qui ont accès à des zones vulnérables ne sont soumis à aucun contrôle de sécurité.
- Il n'existe pas de « délimitation » véritable, avec contrôles de sécurité à la clé, entre les aires de trafic et les bâtiments qui jouxtent les terrains d'un aéroport.
- La mise en œuvre des programmes de formation du PN (personnel navigant), visant à outiller ce dernier face aux nouvelles menaces qui pèsent sur la sécurité aérienne, est l'objet de retards inacceptables.

- Rien n'a été prévu pour former le personnel de maintenance et d'entretien en matière d'identification des personnes, des objets ou des substances présentant un danger potentiel.
- Le PN est mal renseigné à propos de la présence d'agents de protection armés à bord des avions.

Surtout pas un mot de trop!

Le comité a été critiqué pour avoir invité des témoins à faire part à la population canadienne de ce qu'ils savaient des travers actuels en matière de sécurité. M. Louis Turpen, responsable de l'autorité aéroportuaire de Toronto, a refusé de se rendre à notre invitation, nous rappelant même sur un ton de reproche qu'« un mot de trop [est] un vaisseau de moins ». Il s'agit d'un vieux dicton du temps de guerre qui rappelait très justement aux Canadiens que « les murs ont des oreilles » et que toute indiscretion susceptible de renseigner l'ennemi au sujet des faiblesses militaires du Canada risquait de compromettre la sécurité nationale.

Le comité tient à faire remarquer deux choses à ce sujet. Tout d'abord, si l'information que nous avons voulu obtenir de nos témoins n'est pas vraiment connue du public voyageur canadien, elle n'est certainement pas un secret pour ceux et celles qui travaillent dans les aéroports ou dans leur voisinage immédiat. Il n'y a certainement pas de secret non plus pour ceux qui cherchent à contourner les dispositifs de sécurité des

aéroports, qu'ils soient terroristes ou membres du crime organisé, afin de détourner le système aérien à leurs fins. Il suffit de se rendre dans n'importe quelle cafétéria à proximité d'un aéroport canadien pour entendre le genre de témoignages troublants que nous avons recueillis lors de nos audiences. De temps en temps, il en est même question sous la plume de journalistes qui dénoncent la relative facilité avec laquelle les personnes chargées de tester les systèmes de sécurité parviennent à les traverser, munies de faux pistolets, de faux couteaux ou d'explosifs à blanc.

De plus, nous estimons que les Canadiens ordinaires devraient être mis au courant de ce que les « initiés » et leurs acolytes semblent déjà savoir à propos des défauts de sécurité du système. L'industrie automobile américaine n'a presque rien fait pour améliorer la sécurité des véhicules privés avant la montée au créneau de Ralph Nader. Au Canada, les responsables du système de collecte et de distribution du sang ne se sont presque jamais préoccupés d'hygiène et de sécurité publique avant que la population n'ait vent des problèmes existants, ce qui a entraîné l'adoption de réformes.

La quête du profit alliée à l'inertie bureaucratique engendre des problèmes considérables qui ne sont pas réglés tant que la population ne se révolte pas et n'exerce pas suffisamment de pression sur les politiciens et les fonctionnaires pour les inciter à trouver des solutions.

Bref, le comité refuse de se faire le complice d'une mascarade. Ce n'est certainement pas un mot de trop qui risque « de faire

couler le bateau » à l'heure où ceux qui prennent le temps d'examiner de près les systèmes de sécurité en place dans les aéroports – ce que font très certainement les terroristes – savent bien qu'il y a d'énormes lacunes. Qui plus est, les membres du comité n'ont pas posé aux témoins des questions du genre : « Quel est le code permettant d'ouvrir telle ou telle porte de sécurité? » Nous avons simplement voulu qu'on nous garantisse que les portes de sécurité sont bien verrouillées.

Nous sommes certains d'une chose : un navire ne risque *vraiment* de couler que si sa coque est perforée. Or, il y a peu de chances que la coque d'un navire soit calfatée tant que la population n'exerce pas suffisamment de pression pour que les autorités s'en chargent. Or, nous sommes loin du moment où tel sera le cas.

Le comité est conscient de la nécessité d'opposer, d'une part, le droit de la population d'être informée et, d'autre part, les impératifs de protection de la sécurité nationale. Néanmoins, le maintien déraisonnable du secret va à l'encontre de la sécurité nationale, car il cache incompétence et inaction dans une période où, au contraire, la compétence et l'action sont plus que jamais de mise. Selon la loi qui le régit, le Parlement est le principal agent chargé de veiller à ce que les Canadiennes et les Canadiens soient bien gouvernés et de façon équilibrée. Le comité estime qu'il contribue à l'accomplissement de ce rôle au nom de tous les Canadiens et il juge parfaitement déplacée la résistance de certains qui ont décidé de se réfugier dans le mutisme en invoquant de faux prétextes.

Les canadiens devraient être au courant de ce que tous les méchants savent déjà

Le comité parviendra-t-il à accélérer la réforme? Jusqu'ici, tout semble aller bien. Au début de nos audiences, nous avons voulu savoir pourquoi les employés qui travaillant du côté piste n'étaient pas contrôlés au même titre que les passagers ou les membres d'équipage. Un témoin de Transports Canada nous a déclaré qu'il est beaucoup plus important d'instaurer une relation de « confiance » avec les employés des aéroports que de savoir si l'un d'eux transporte une arme dans son coffre à outil ou dans sa gamelle.

Le ton a changé au fil des semaines. Vers la fin de nos audiences, après que les médias eurent répercuté certaines de nos séances, le ministre des Transports a annoncé que la toute nouvelle Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA) serait désormais chargée de contrôler de façon aléatoire les employés des compagnies aériennes et d'améliorer le programme d'attestation de sécurité qui laisse actuellement à désirer.

Les contrôles aléatoires à l'accès ne suffisent pas (il s'agit d'ailleurs d'un aspect sur lequel nous reviendrons plus loin dans ce rapport). Malgré tout, les membres du comité se réjouissent de constater que quelques semblants de progrès ont été réalisés après une période d'inertie regrettable.

Grâce à nos audiences, certains de nos interlocuteurs ont admis que le système actuel est inadéquat et ils se sont engagés à apporter les correctifs nécessaires dans plusieurs secteurs clés. Malheureusement, toutes ces belles promesses sont encore loin de régler les dangers constatés.

Qui plus est, la mise en œuvre des mesures projetées demeure incroyablement lente. Nous souhaiterions moins de faux-semblants, une plus grande attention apportée aux véritables faiblesses et une réponse beaucoup plus adaptée à un ensemble de problèmes potentiellement mortels.

I. Former les équipages, les agents de l'immigration et des douanes ainsi que le personnel d'entretien en matière de menaces potentielles

Il convient, ici, de souligner une chose. Plusieurs recommandations contenues dans le présent rapport sont destinées à nous protéger contre les menaces que représentent des « employés » corrompus (employés véritables ou personnes se faisant passer comme tels), qui pourraient profiter de la confiance dont ils sont investis dans leur travail à proximité ou dans un aéroport pour saboter des avions. Cependant, les dizaines de milliers d'employés sérieux sont beaucoup plus susceptibles de contribuer à trouver une solution au problème de la sécurité dans les aéroports qu'à alimenter la menace qui pèse contre ces derniers.

Les dispositifs électroniques et biométriques ne peuvent être qu'une toute petite partie d'un système de sécurité valable. On pourrait d'ailleurs soutenir à ce sujet que la dépendance excessive de la technologie risque de susciter un sentiment de confiance qui serait injustifié envers n'importe quel système, parce que toute personne intelligente finit toujours par trouver un moyen de contourner la technologie la plus perfectionnée soit-elle, raison pour laquelle on n'a d'autres choix que de l'améliorer sans cesse.

La sécurité exige beaucoup plus que la mise en œuvre de moyens technologiques. Elle est synonyme d'attitude, de culture, si bien que ce sont les gens – autrement dit les passagers et les employés du secteur des transports aériens – qui sont au cœur de la sûreté aérienne au Canada. La plupart de ceux et de celles qui travaillent dans les aéroports canadiens sont honnêtes, soucieux et vigilants. Il est bien connu que les préposés aux contrôles de sécurité au pré-embarquement (qui, jusqu'à ces dernières années, relevaient des compagnies aériennes) manquent nettement de formation, qu'ils sont sous-payés et qu'ils doivent effectuer des quarts de travail incroyablement longs derrière leurs écrans, au point de ne plus voir assez clair pour être efficaces.

L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien a, très sagement, fait de la formation de ces employés sa grande priorité. Cette formation, entreprise en 2002, se poursuit. À la fin de l'année dernière, l'ACSTA a hérité de la responsabilité du programme d'attestation de sécurité des employés et elle a promis d'augmenter très vite le niveau de rémunération de cette catégorie de personnel pour le porter du salaire minimum à 11 \$ de l'heure (selon l'emplacement).

L'envers du décor

La recertification des agents de sécurité est l'une des nombreuses facettes sur lesquelles les autorités ont décidé de faire porter l'accent. Elles veulent ainsi corriger les problèmes

les plus apparents, mais aux dépens de la sécurité en arrière scène. Pourquoi donc, par exemple, dispenser une formation à ceux et celles qui sont chargés de vérifier les bagages à main, mais pas au personnel d'entretien et de maintenance? Ces employés, qui avitaillent, réparent ou nettoient les avions, sont invités à la vigilance. Cependant, personne ne leur a jamais dispensé la moindre formation pour identifier des matières potentiellement dangereuses. Transports Canada estime que cette responsabilité incombe aux transporteurs aériens.

Il était certes crucial de resserrer les mesures de sécurité dans la phase de pré-embarquement, mais il aurait été tout aussi important de le faire pour les vols à l'arrivée. En revanche, les agents des douanes et de l'immigration ont-ils reçu la formation appropriée et disposent-ils des outils nécessaires pour repérer les passagers en provenance de l'étranger qui sont susceptibles de constituer une menace pour les Canadiens?

Le 18 novembre 2002, la vérificatrice générale du Canada, M^{me} Fraser, déclarait ce qui suit au comité : « Nous avons constaté que les agents des douanes n'avaient pas l'information adéquate pour évaluer les risques que présentent les voyageurs pour le Canada et que beaucoup d'agents comptant de nombreuses années de service n'avaient pas reçu les cours de recyclage nécessaires. [...] Nous avons constaté que les agents des visas disposaient de peu d'information et d'appui pour vérifier la possibilité que les demandeurs de visa soient engagés dans des activités criminelles ou constituent une menace pour la sécurité des Canadiens. [...] la plupart des recommandations que nous avons faites à la suite des vérifications mentionnées

précédemment sont mises en œuvre de manière satisfaisante. Une exception cependant au chapitre de la formation relative à la sécurité du transport aérien : ni l'Agence des douanes et du revenu du Canada ni Citoyenneté et Immigration Canada n'ont signalé beaucoup de progrès. »

Plus d'un an après les attaques du 11 septembre, le comité apprenait, par exemple, que rien depuis dix ans n'a été modifié dans la formation du PN d'Air Canada dans les questions de sûreté en cabine. Aucune nouvelle formation n'a été offerte dans le sillage des tragiques événements de l'année dernière qui auraient pourtant dû donner lieu à une profonde modification des protocoles appliqués par les compagnies aériennes en vue d'assurer la sécurité en cabine.

Qui plus est, le PN n'a pas été formé au rôle qu'il est sensé jouer en cas de présence en cabine d'agents de protection de bord (APB). De tels APB – qui appartiennent à la GRC – sont systématiquement présents à bord des vols à destination de l'Aéroport Reagan à Washington (à l'insistance des autorités américaines), mais nous avons appris qu'ils sont aussi présents sur certains vols intérieurs canadiens. Leur présence est secrète et les APB ne sont pas sensés intervenir, sauf en situation extrême. Ils sont essentiellement chargés de veiller à ce que le poste de pilotage demeure sûr.

Aux États-Unis, les *sky marshals* (agents de sécurité armés) expliquent aux membres d'équipage le rôle qu'ils devront jouer en cas d'incident à bord. Ce n'est pas le cas au Canada. Tous les membres d'un équipage n'ont pas à être informés de la

présence éventuelle d'un APB à bord. Que doit faire un agent de bord qui n'est pas au courant quand il aperçoit un inconnu bondir de son siège pistolet au poing? Lui laisser le champ libre ou lui asséner un coup de bouteille de vin? *Nul ne le sait.*

Le personnel navigant veut être formé, pas simplement réconforté

D'après les témoignages que nous avons recueillis, le PN d'Air Canada et des autres compagnies aériennes attend toujours que le ministère des Transports impose de nouvelles normes de formation. Nous avons appris que les compagnies aériennes ne veulent pas mettre en œuvre leurs propres programmes de formation par crainte qu'il ne corresponde pas ensuite à ce que seront les nouvelles exigences de Transports Canada. Le ministère, quant à lui, estime que les nouvelles procédures de formation ne seront pas en place avant l'été 2003.

Cette situation est intolérable. Pourquoi faudra-t-il attendre deux bonnes années après les événements du 11 septembre pour contrer le nouveau terrorisme, celui conduit par des gens prêts à se sacrifier en transformant un avion en arme pouvant occasionner le plus de destruction possible?

Voici quelques exemples de témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 : « ALPA a défini cinq motifs d'inquiétude. L'un concerne les protocoles, les procédures et la formation des pilotes et agents de bord concernant des événements qui pourraient mettre en danger la sûreté et la sécurité d'un aéronef, que ce soit des passagers qui tiennent des propos agressifs ou des terroristes qui tentent de défoncer la porte du poste d'équipage. Les États-Unis ont élaboré une stratégie ou un programme complet à ce chapitre. Nous constatons que cela ne s'est pas fait au Canada. Dans une lettre que nous avons adressée à Transports Canada, nous avons recommandé que la priorité soit donnée à cette question. [...] En ce moment, ces derniers [les agents de sécurité à bord] se présentent au capitaine avant l'envol, mais nous avons le sentiment que les protocoles, les procédures et la formation associés à une question aussi importante lorsqu'il s'agit d'un avion n'ont pas été définis. Il pourrait ne s'agir que du simple fait que l'agent de bord sache s'il faut se protéger ou donner un coup de main. »

Le sénateur Cordy, 4 novembre 2002 : « Quel type de formation les pilotes reçoivent-ils sur les comportements à adopter avec les terroristes ou les pirates de l'air et comment collaborez-vous avec l'agent de la GRC à bord de l'avion, soit le policier de l'air? Recevez-vous de la formation?

M. Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada : Non. En résumé, la réponse est non, aucune. Nous recevons de la formation sur les comportements à adopter avec les pirates de l'air avant d'apprendre qu'ils voulaient prendre le contrôle de l'avion et le faire s'écraser. [...] Depuis le tout début, nous demandons la mise en place de consignes sur la façon de réagir dans de telles situations. Que nous faut-il savoir? Comment devons-nous coordonner notre équipage et tout le reste? On ne nous dit rien. »

Le premier officier Russ Cooper, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 :
« L'une des toutes premières recommandations que nous avons proposées [...] consistait à changer d'attitude quant aux détournements d'avion. Avant le 11 septembre [...] la politique établie [consistait] à se plier aux ordres des pirates, à ralentir la progression des événements, à poser

l'avion au sol, puis les forces de l'ordre sur place s'en occuperaient ensuite. Nous avons recommandé que cette politique de docilité soit remplacée par une politique de non-docilité et de reconnaissance de la nouvelle menace, du nouvel environnement dans lequel nous nous trouvons. [...] Cette recommandation, nous l'avons faite à Transports Canada pendant des réunions de groupes de travail. [...] Jusqu'à maintenant, je ne crois pas que nous ayons reçu une quelconque réponse... »

M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, SCFP (syndicat représentant les agents de bord), 18 novembre 2002 : « ... il n'est pas garanti que tous les agents de bord affectés à un vol sont au courant qu'il y a un agent de la GRC armé à bord de l'avion. À notre avis, ce manque d'information pourrait créer de la confusion et faire interférence involontaire avec le travail des agents de sécurité aérienne dans l'exercice de leurs fonctions si une attaque terroriste survenait.

Les méthodes de formation des agents de bord sur la façon de gérer le nouveau type d'attentat-suicide des terroristes sont dépassées. Nos procédures et notre formation se fondent toujours sur des scénarios de détournement d'avion des années 70: essayer de négocier, offrir des boissons, et cetera. [...]

Malheureusement, l'élaboration des nouvelles normes de formation a été reportée en raison d'une guerre intestine entre la Direction de l'aviation civile et la Direction de la sécurité de Transports Canada. »

(Le 2 décembre 2002, William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, a refusé d'admettre qu'il existait une guerre intestine au sein de son ministère.)

M^{me} France Pelletier, agente de bord, Affaires législatives et réglementaires, division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 : « Le manuel de nos agents de bord contient essentiellement toutes les procédures de fonctionnement standard. Ce n'est qu'après que j'ai insisté qu'une certaine procédure a été ajoutée au manuel sur la façon de réagir si l'on remarque une substance inconnue à bord d'un aéronef. Cependant, il n'y a absolument aucune formation à ce propos, et rien du tout n'a avancé en ce sens chez Transports Canada non plus.

[...] Par ailleurs, on demande aux agents de bord d'examiner l'appareil à la recherche de bombes ou d'autres objets du genre alors qu'ils ne sont pas formés pour effectuer de telles vérifications. Nous ne savons même pas à quoi ressemble une bombe.

[...] Un des transporteurs aériens qui essaie de mettre en place cette formation veut que les agents apprennent à maîtriser un passager très agressif, par exemple — le combat verbal, l'autodéfense et la façon de mettre les menottes. [...] Il y a des nécessaires

d'immobilisations à bord des avions, et on ne nous a jamais appris à nous en servir. »

Le sénateur Banks : « Madame Pelletier, seriez-vous en mesure de reconnaître un explosif en plastique, par exemple, si vous en verriez un? »

M^{me} Pelletier : « Non monsieur. »

Le sénateur Banks : « Vous avez dit que, dans le pire des cas, si vous êtes en train de servir un verre à un passager et que, tout à coup, une personne se lève et commence à sortir une arme, vous n'hésiteriez pas à le frapper avec une bouteille. »

M^{me} Pelletier : « C'est exact. »

Le sénateur Banks : « Est-ce que c'est ce qu'on vous enseigne? »

M^{me} Pelletier : « On ne nous enseigne rien. [...] Nous ne savons pas à quel point nous devons intervenir. Nous ne savons pas ce que nous sommes censés faire. »

M. Dave McLeod, International Association of Machinists and Aerospace Workers, chef préposé d'escale (supervise la manutention des bagages et les opérations sur l'aire de trafic), 15 août 2002: « Est-ce que je recherche des valises ou des choses suspectes? Oui, c'est le cas. Il est généralement admis que vous êtes censé signaler tout ce qui est suspect. Ai-je été formé sur ce que pourrait être une valise suspecte? Non. »

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 : « Nous avons reconnu la nécessité de modifier et d'améliorer la formation des équipages. Nous sommes en train de mettre au point cette formation renforcée, dans cette perspective. »

Après avoir recueilli de nombreux témoignages à ce sujet, le comité est parvenu à la conclusion qu'il est tout à fait intolérable que le PN canadien, les agents des douanes et de l'immigration ainsi que les employés de la maintenance – autrement dit ceux-là même sur qui nous devons compter pour nous avertir d'un éventuel danger et nous aider à repérer les risques qui échappent à la technologie – n'aient pas encore reçu une formation actualisée dans la lutte contre le terrorisme, et cela près d'un an et demi après le 11 septembre.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section I :

I.1 Transports Canada devrait, d'ici le 31 mars 2003, parachever ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant commercial (PNC) comment agir en présence de terroristes ou de matières ou produits utilisés par des terroristes. Cette formation devrait être terminée le 30 septembre 2003.

I.2 Les responsables de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Immigration Canada devraient, d'ici juin 2003, prouver de façon substantielle au comité qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant à améliorer la formation du personnel des aéroports pour qu'ils repèrent « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ». En outre, ils devraient prouver qu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour avoir un meilleur accès aux banques de données des services de police afin de contribuer à ce genre d'identification et de fournir à leurs employés la formation et des instruments technologiques nécessaires pour exploiter pleinement ces banques de données.

I.3 Transports Canada devrait, d'ici le 30 septembre 2003, veiller à ce que les compagnies aériennes dispensent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance et à tous les autres employés travaillant à

proximité des avions afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses.

Le comité est convaincu de l'urgence et du caractère raisonnable de ces échéances et il assurera donc un suivi auprès des parties concernées. Le comité invite toute partie qui estimerait avoir des motifs valables de ne pas respecter les échéances fixées, à lui faire part de ses explications par écrit et à lui proposer d'autres dates.

II. Amélioration de la sécurité à bord

Il est évident que les équipages, le personnel de maintenance et d'entretien ainsi que les agents des douanes et de l'immigration doivent bénéficier d'un recyclage destiné à les aider à contrecarrer d'éventuelles activités terroristes; ce recyclage doit être entrepris dans les plus brefs délais.

En marge de ses recommandations visant à améliorer la formation du personnel navigant, le comité a tenu consacrer cette section à l'univers dans lequel évoluent les agents de bord : la cabine d'un avion.

Pour un personnel navigant informé

Outre que tous les membres d'équipage d'un avion doivent être formés aux situations dans lesquelles les agents de protection à bord (APB), armés, peuvent être appelés à intervenir, il convient de les mettre au courant de la présence de ces APB en cabine. Le comité a appris que, pour l'instant, seul le personnel navigant technique (PNT, autrement dit les pilotes) et le chef de cabine sont informés de cette présence et qu'il leur appartient de mettre le reste de l'équipage au courant s'ils le désirent.

Le caractère « facultatif » de cette politique va à l'encontre des souhaits exprimés par la GRC – qui estime que moins de

personnes sont au courant de la présence en cabine d'un APB et mieux c'est – ainsi que des membres des syndicats des compagnies aériennes dont la plupart jugent que tous les agents de bord doivent être informés afin de pouvoir éventuellement aider l'APB ou de ne pas entraver son action, en cas d'intervention.

L'argument invoqué à l'encontre du principe d'information générale des membres d'équipage est le suivant : un membre d'équipage subordonné pourrait, par inadvertance, s'adresser à un APB pour lui demander d'intervenir afin de maîtriser un passager au comportement perturbateur, ce qui permettrait à un éventuel groupe de terroristes de contraindre l'APB à se trahir pour le neutraliser avant de prendre le poste de pilotage d'assaut.

Tout l'équipage doit être au courant

Le 2 décembre 2002, le sous-commissaire de la GRC, Garry Loeppky, informait le comité que la principale responsabilité des APB consistait à « éviter qu'une personne non autorisée puisse accéder au cockpit », tandis qu'aux États-Unis, les *sky marshals* « ont par ailleurs le mandat d'intervenir lorsqu'il s'agit de faire face à des passagers indisciplinés ». Si, au début, le comité s'est inquiété qu'un APB puisse décider de ne pas intervenir pour maîtriser un passager violent menaçant de mort un agent de bord ou un passager, le sous-commissaire Loeppky nous a assurés que les APB sont « également entraînés à réagir

à toute menace envers la sécurité à bord d'un aéronef qui pourrait mettre en péril l'intégrité de l'aviation civile ou porter atteinte à sa sécurité. »

Selon le sous-commissaire, la différence entre les *sky marshals* et les APB canadiens tient au fait que ces derniers « n'interviendront pas dans les cas d'incidents qui relèvent habituellement de la responsabilité des compagnies aériennes ». Cette différence, a-t-il soutenu, est suffisante pour justifier que les Américains aient décidé d'informer *tout* l'équipage de la présence à bord d'un agent de sécurité aérienne, tandis que la pratique canadienne consiste à n'informer que le pilote et le ou la chef de cabine.

Le comité a aussi appris que si le commandant de bord et le ou la chef de cabine sont effectivement informés de la présence d'un ou possiblement plusieurs APB, on ne leur dit pas de qui il s'agit parmi les passagers. La GRC soutient que cette discrétion vise à ne pas révéler la présence des APB à bord, car il ne faudrait pas qu'à l'occasion d'une manoeuvre de diversion par les terroristes, le personnel à bord ne demande, par inadvertance, l'assistance de l'APB. Celui-ci, obligé de se dévoiler, se trouverait paralysé juste avant que le poste de pilotage ne soit pris d'assaut.

Le comité a trouvé ce dernier argument plus convaincant que celui voulant qu'il est simplement inutile de mettre tous les membres de l'équipage au courant de la présence à bord d'un APB. Il demeure que certains de nos témoins ont l'impression que le Canada devrait adopter la pratique américaine qui

consiste à présenter à tout l'équipage les agents de la sécurité aérienne, lesquels font ensuite un exposé au personnel navigant.

M. Richard Balnis, attaché de recherche principal, SCFP, 18 novembre 2002 : « La seule réponse que j'ai reçue de la GRC, c'est que les agents de sécurité aérienne mènent des opérations secrètes d'infiltration et c'est pourquoi leur identité doit être préservée. Nous sommes parfaitement d'accord avec ce principe. Cela pourrait très bien s'appliquer à des opérations d'infiltration dans un bar ou dans le milieu de la drogue, mais la situation est différente à bord d'aéronefs. Nous devons travailler en équipe. [...] Notre crainte [...] c'est que si quelqu'un surgit soudainement et sort un fusil, qu'on ne connaît pas cette personne et qu'on passe près d'elle, on risque de la frapper. C'est ce qu'on entend par interférence involontaire. »

Travaillons ensemble!

Pour l'instant, le comité est disposé à accepter l'argument de la GRC pour que les APB ne soient pas connus de l'équipage. Cependant, comme il est nécessaire de travailler en équipe dans une cabine – surtout dans des situations où plusieurs personnes irrationnelles mais en position de force peuvent vouloir détruire l'avion ou en prendre le contrôle – le comité ne voit

pas pourquoi un équipage complet devrait ne pas être informé de la présence des APB. À cause de cela, ils ne sont pas en mesure de se préparer mentalement à des situations où il vaudrait mieux aider activement ou passivement celui qui brandit un pistolet que de chercher à le maîtriser.

Verrouillage de la porte du poste de pilotage

Presque tous les spécialistes de la sécurité s'entendent sur le fait que la mesure la plus susceptible d'empêcher la répétition d'une tragédie comme celle du 11 septembre consiste à installer un sas de sécurité (composé de deux portes) dans le poste de pilotage. L'ACSTA a prévu un budget de 35 millions de dollars pour aider les transporteurs aériens canadiens à renforcer les actuelles portes des postes. Transports Canada exige actuellement que les portes en question soient renforcées, mais n'impose pas l'installation de sas.

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada,
27 novembre 2002 : « Le Règlement canadien est maintenant en vigueur et exige que les modifications prévues soient apportées d'ici le 9 avril 2003, à savoir l'installation de portes fortifiées qui peuvent être verrouillées ou déverrouillées par les pilotes sans qu'ils aient à quitter leur siège. »

Dans toutes les versions qu'Air Canada est en train de tester, au moins une des deux portes du sas demeure verrouillée en permanence même quand un pilote veut aller aux toilettes ou que le personnel de bord apporte les repas au PNT. Nous avons appris que, dans un vol moyen courrier, la porte du poste de pilotage est ouverte huit fois en moyenne.

La très grande majorité des spécialistes de la sécurité et des équipages nous a affirmé que, si le renforcement des portes est un grand progrès, il conviendrait d'installer des sas à bord des avions où la chose est possible. En outre, des pilotes ont rajouté qu'il serait utile d'installer des caméras vidéo à bord afin de surveiller les activités en cabine.

Voici quelques exemples de témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

M. Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « Non. Nous avons fait un sondage auprès de nos pilotes à ce sujet et, essentiellement, ils nous disent, «Si nous pouvons avoir un poste de pilotage totalement sécuritaire... »

Le Sénateur Meighen : « Doubles portes? »

M. Johnson : « Doubles portes — alors nous n'avons pas besoin d'armes. [...] »

Le Sénateur Smith : « ... Avez-vous des doubles portes [...]. »

M. Johnson : « Comprenez bien que la plupart des portes des postes de pilotage se trouvent à la fin d'un genre de petit couloir où se trouve une cuisinette, une salle de bain, peu importe. Il existe un système permettant de tirer un rideau de métal au bout de ce corridor. C'est seulement temporaire, lorsqu'une personne entre dans le poste de pilotage ou en sort. On peut même voir au travers. Il se compose parfois seulement de quelques barres d'acier semblables à celles qu'on tire devant les boutiques fermées. »

Le sénateur Kenny : « Êtes-vous satisfait que les portes du poste de pilotage soient maintenant plus sûres? »

M. Johnson : « Je ne dirais pas qu'elles sont aussi sûres que nous le souhaitons. Elles le sont plus qu'avant. Nous estimons qu'il nous faudrait la double porte. »

M^{me} France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 : « J'y suis favorable [aux doubles portes]. »

Le sénateur Atkins : « Comment installez-vous un tel dispositif dans un appareil? »

M^{me} Pelletier : « ...J'ai assisté à une démonstration. Vous devez entrer un code d'accès pour ouvrir la première porte. Ensuite, cette porte se referme derrière vous. Vous vous retrouvez donc dans un sas et vous devez entrer un autre code pour ouvrir la deuxième porte. Il s'agit d'une barrière supplémentaire. J'ai vu comment cela fonctionne et je pense que c'est un bon système. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :
« Dans le cas des lignes aériennes El Al, Israël a installé le système à deux portes, ce qu'on qualifie de «trappe humaine». Cette possibilité est actuellement à l'étude et nous appuyons son examen très approfondi. »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, huit clos du 24 juin 2002 : [TRADUCTION] : « . . . de tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés, celui-ci est le plus facile à régler. D'ailleurs, il l'est déjà en

grande partie. Il suffit de poser des portes en kevlar et d'appliquer des procédures très, très strictes exigeant des pilotes qu'ils poursuivent le vol quoi qui se passe en arrière. C'est donc très simple à régler. C'est le seul aspect, dans tout ce concept de la sécurité totale dans les aéroports, que l'on puisse régler facilement. »

Le sénateur Atkins: « Le SCFP est-il favorable à ce que les pilotes soient armés? »

Mme Pelletier: « Nous étions contre. Des terroristes, des policiers de l'air armés, et maintenant des pilotes armés? Ce serait un champ de bataille. »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, huit clos du 24 juin 2002 : [TRADUCTION] : « Tout le monde parle d'armer les équipages, mais peu se demandent : 'Que se passerait-il si l'on faisait feu à 35 000 pieds?' Quelqu'un a-t-il déjà entendu parler de décompression explosive? On m'a enseigné ce que c'est. En général, personne ne s'en sort. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section II :

II.1 Tous les membres d'équipage devraient être informés de la présence éventuelle en cabine d'un agent de protection à bord (APB).

II.2 Transports Canada devrait, d'ici le 30 juin 2003, exiger la conception d'un système à double porte ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage, et il devrait ordonner que les compagnies aériennes installent ces systèmes avant le 31 décembre 2004.

II.3 Il conviendrait de donner pour consigne aux APB d'intervenir en cas de comportement perturbateur violent constaté en cabine et, bien évidemment, dès l'instant que la vie des membres d'équipage ou des passagers est menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernier recours, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage.

II.4 Les pilotes ne devraient pas être armés.

III. Le problème de la menace potentielle que constituent les bagages, les colis et les lettres

La réaction des autorités canadiennes aux incidents du 11 septembre – déjà incomplète comme nous l’avons vu à la section II – a presque essentiellement consisté à contrer la menace de terroristes désireux de s’emparer des commandes d’un avion pour conduire une attaque suicide. Ce genre de menace n’a, bien sûr, rien perdu de sa légitimité, mais comme plusieurs témoins nous l’ont fait remarquer, à la faveur d’un resserrement de la sécurité à bord, il faut s’attendre à ce que les terroristes s’intéressent maintenant aux parties les moins protégées des avions de ligne, comme la soute à bagage.

Lors de nos audiences, nous avons eu confirmation que le contenu des soutes des avions de ligne est si rarement vérifié que l’on peut presque affirmer qu’il ne l’est jamais. Il y a bien les vérifications ponctuelles effectuées dès qu’un responsable a des soupçons et l’on a pu noter l’entrée en service, à l’Aéroport international de Vancouver et dans quelques autres aéroports, d’un équipement de vérification électronique de pointe. Il demeure que si l’on peut accorder un 9 sur 10 au contrôle des bagages à main, on n’octroierait sans doute que 1 à la vérification du contenu des soutes des moyens courriers canadiens (hormis sur la liaison avec l’aéroport Reagan).

Plus loin dans ce rapport, nous verrons que les services de police savent parfaitement que les aéroports canadiens ont été infiltrés par le crime organisé qui doit une partie de son succès dans ce domaine à sa capacité de faire transiter paquets et bagages dans des aéroports où le risque de vérifications serrées est mince. Des vérifications strictes compliqueraient donc les activités criminelles dans les aéroports, mais pire encore, elles entraveraient les activités des terroristes potentiels.

La vérification des bagages

Le sénateur Atkins, 15 août 2002 : « En ce qui concerne le processus, à partir du moment où la valise est enregistrée et est acheminée là où vous êtes, y a-t-il une vérification aléatoire des bagages? Je sais qu'il n'y a pas de vérification complète parce qu'on nous l'a dit. »

M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [supervise la manutention des bagages et l'exploitation en piste à Pearson]. « Non, il n'y en a pas. Une fois que la valise est enregistrée, c'est tout. [...] nous n'avons pas d'appareil pour inspecter ou vérifier les bagages une fois que les passagers les ont enregistrés. »

S'il est une bonne nouvelle en matière de sécurité des bagages dans les aéroports canadiens, c'est que depuis le 11 septembre tout bagage enregistré appartenant à une personne qui ne se trouve pas à bord est retiré de la soute. Le Canada a d'ailleurs devancé les États-Unis pendant de nombreuses années à cet égard, sur les vols internationaux, mais depuis le 11 septembre, cette règle s'applique aussi aux vols intérieurs.

En revanche, pour ce qui est du reste des bagages enregistrés dans les aéroports canadiens, la situation est beaucoup moins reluisante. Le comité a appris que l'aérogare n° 2 de Pearson comporte, à lui seule, 22 kilomètres de tapis roulant à bagages. Comme il s'agit, en plus, du cinquième plus gros aéroport d'Amérique du Nord (qui accueille près de 30 millions de passagers par an devant tous respecter des horaires très serrés), la vérification de tous les bagages serait fort complexe, exigerait énormément de ressources et prendrait sans doute beaucoup de temps.

Le jeu en vaut-il la chandelle? Pour être tout à fait réaliste, il est fort possible que ce genre de mesure ne sauve jamais une seule vie. Toutefois, si l'on part du principe que la menace terroriste en Amérique du Nord va persister et que les vols commerciaux demeureront sa principale cible, y a-t-il une autre solution?

Le fait de confisquer les coupe-ongles aux passagers ne sert qu'à camoufler l'incroyable vulnérabilité que constituent les bagages non vérifiés placés en soute.

Renifler les problèmes

Il existe plusieurs moyens de vérifier les bagages enregistrés, notamment : des êtres humains attentifs, des chiens entraînés et la mise en œuvre d'un matériel électronique. Cependant, l'action des êtres humains, même très attentifs, est limitée puisqu'ils manipulent des contenus qu'ils ne voient pas. L'emploi de chiens renifleurs avec leurs maîtres revient cher, sans compter que ces équipes ne peuvent travailler qu'un certain nombre d'heures.

Côté technologique, le principal outil de repérage des explosifs actuellement en service à Vancouver est une machine de détection de vapeurs explosives. Or, ces équipements sont encombrants, ils nécessitent très souvent la reconfiguration des aérogares et sont chers à acheter et à entretenir : un million de dollars par unité, plus les coûts d'entretien. On estime que leur durée de vie utile oscille entre cinq et sept ans. Il leur arrive souvent de déclencher de « faux positifs ». Un témoin nous a indiqué qu'un bagage sur cinq peut déclencher une fausse alarme nécessitant une contre-vérification aux rayons X ou l'ouverture du bagage suspect, ce qui exige du temps.

Certes, avec le temps, cette technologie deviendra beaucoup plus fiable mais, pour l'instant, d'aucuns admettent qu'elle impose une corvée à l'industrie du voyage aérien. Tout retard revient cher dans ce secteur.

Là encore, quelle est la solution. Il n'est pas nécessaire de faire passer la totalité des bagages dans tous les détecteurs possibles et imaginables. Une approche par étapes successives consisterait à orienter vers les chiens, les machines à rayons X ou la fouille manuelle les bagages qui ont déclenché une alarme à leur passage dans les détecteurs de vapeurs. Toutefois, pour que le système soit efficace, il faudrait faire intervenir les différents systèmes en cascade et disposer d'une capacité excédentaire suffisante pour pouvoir faire face aux périodes de pointe et aux pannes de matériel.

Afin d'essayer d'éviter la répétition des attaques terroristes désastreuses de l'an dernier, les autorités soumettent les passagers des vols canadiens à des procédures d'enregistrement de plus en plus rigoureuses et qui prennent de plus en plus de temps, ou à d'autres tracasseries. De plus, les passagers doivent payer une taxe de 24 \$ aller-retour, taxe qui est essentiellement une police d'assurance contre les attaques terroristes. S'il est vrai que les soutes à bagage constituent le maillon faible de la chaîne de sécurité, l'industrie du transport aérien au Canada se doit d'agir très vite pour le renforcer.

Le Canada accuse deux ans de retard

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a fixé à ses États membres la date butoir du 1^{er} janvier 2006 pour qu'absolument tous les bagages enregistrés soient passés dans des systèmes de détection d'explosifs. Le Canada – par la voix

de la toute nouvelle Administration canadienne de la sécurité du transport aérien – envisage de respecter cette échéance, voire de faire mieux, sans toutefois avoir fixé d'échéance de son côté.

Au début, les États-Unis avaient visé le 1^{er} janvier 2003 pour appliquer la nouvelle procédure dans tous les aéroports du pays, avant de se rendre compte que cette échéance était irréaliste. La nouvelle date est fixée au 1^{er} janvier 2004. Cependant, le comité a appris de sources informées qu'un peu plus d'une vingtaine d'aéroports américains devraient respecter l'objectif initial du 1^{er} janvier 2003. À vrai dire, ce sont, pour la plupart, des gros aéroports qui n'ont pu respecter la date buttoir.

On nous a fourni plusieurs raisons pour expliquer le fait que les autorités canadiennes ne semblent pas aussi pressées que leurs homologues américaines de mettre ce système en service.

Le 25 novembre 2002, Jacques Duchesneau, président de l'ACSTA, nous déclarait que l'équipement nécessaire à ce genre de vérification ne serait pas disponible à temps : « ...très peu de compagnies, et ce, à l'échelle mondiale, sont capables de fabriquer ces machines... ». Deux jours plus tard, **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada,** indiquait que le financement de l'ACSTA était réparti sur cinq ans, laissant ainsi entendre que ce genre de matériel devrait être acheté au fur et à mesure durant cette période, au rythme de la disponibilité des budgets. Il a aussi fait remarquer que les problèmes logistiques associés

à l'installation de machines aussi encombrantes pourrait ralentir les choses. Enfin, M. Elliott a indiqué que les Américains avaient fixé la première échéance à partir de leur perception du « risque », ce qui a amené certains membres du comité à se demander pourquoi il existe un tel écart dans la façon dont les deux pays perçoivent le niveau de risque.

M. Elliott et le ministre des Transports, David Collenette, nous ont tous deux déclaré qu'ils ont des raisons de croire que l'échéance américaine risque d'être par trop optimiste. Pour M. Collenette, les Canadiens ont « toujours été un peu plus prudents que les Américains » dans ce qu'ils se sentent capables de réaliser. De toute façon, a-t-il affirmé, il n'est pas inconcevable que le Canada dispose de ces appareils de contrôle électronique en même temps que les États-Unis, allant même jusqu'à rajouter que nous pourrions finir par devancer les Américains.

Le comité serait agréablement surpris que le Canada dépasse les États-Unis, surtout quand on sait que la plupart des aéroports américains sont déjà bien équipés pour contrôler les bagages, ce qui n'est le cas nulle part chez nous, du moins à ce que nous sachions. Histoire de modérer l'optimisme ambiant, la recommandation du comité qui apparaît en page 63 reflète notre évaluation de la situation, autrement dit le fait qu'il faudra déployer davantage d'efforts concertés pour que le Canada parvienne à se conformer au mot d'ordre de l'OACI, un an après les Américains. *Un effort concerté s'impose.*

Les lettres et colis

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada,

27 novembre 2002 : « ... Comme nous l'avons dit, je ne pense pas qu'il y ait un système d'inspection généralisé du courrier. »

(PLUS LOIN) « ... Le courrier est certes un sujet de préoccupation. »

Les colis et les lettres de la Société canadienne des postes ainsi que les paquets acheminés par les services de messagerie privés représentent une menace pour les vols de passagers canadiens, au même titre que les bagages non vérifiés. Au début de ses audiences, le comité a eu l'impression qu'il existait une certaine forme de vérification du courrier, au-delà des contrôles visuels aléatoires réalisés par les employés des postes chargés de vider les boîtes aux lettres. (On peut s'attendre à ce que ces préposés du service postal soient alarmés en constatant qu'un colis ouvert par hasard contient des bâtons de dynamite ou un dispositif ressemblant à une bombe, mais peu de colis s'ouvrent accidentellement et, quand cela arrive, on se rend compte que leur contenu est soigneusement camouflé.) Comme les compagnies aériennes sont, en fin de compte, responsables de l'aspect sécuritaire du fret qu'elles transportent, nous nous sommes sentis encouragés par certaines discussions, comme celle-ci :

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Donc, nous ne savons pas si le courrier est contrôlé ou non avant d'être transporté sur les avions d'Air Canada. »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada : « Le courrier est contrôlé. »

(PLUS LOIN) **Le sénateur Kenny :**
« Dépendez-vous des contrôles effectués par Postes Canada? »

M. Fernie : « Tout ce qui arrive dans l'environnement de l'aérogare fait l'objet de contrôles, quelles que soit les autres mesures prises par Postes Canada, par des entrepreneurs externes ou par un autre organisme gouvernemental. »

Le sénateur Kenny : « Donc, vous effectuez des contrôles quoi qu'il en soit. C'est bien ça? »

M. Fernie: « Oui. »

À l'occasion d'une séance ultérieure, des représentants de la Société canadienne des postes nous ont précisé que les contrôles effectués consistent simplement en des vérifications visuelles effectuées par les employés au moment du ramassage ou, éventuellement, du passage très rapide des colis dans le système. En revanche, il n'est pas question de contrôles électroniques.

Quinze pour cent du courrier de la Société canadienne des postes est acheminé par la voie des airs, la plupart du temps sur des vols de passagers. Ce courrier n'est pas non plus contrôlé électroniquement dans les aéroports. Pour l'instant, Transports Canada a confié la responsabilité de la sécurité du courrier aux transporteurs aériens, comme le fait ressortir l'échange suivant intervenu juste après la discussion du sénateur Kenny avec M. Fernie :

Le Sénateur Meighen, 24 juin 2002 :

« D'après ce que je comprends, la sécurité du courrier incombe au transporteur, n'est-ce pas? »

**M. Paul Kavanagh, directeur régional,
Sécurité et planification d'urgence, région
de l'Ontario, Transports Canada :** « Oui. »

Le sénateur Meighen : « Dans l'examen que vous en faites, permettez-vous une vérification par un tiers? »

M. Kavanagh : « Nous permettons une vérification par Postes Canada. »

Le sénateur Meighen : « À votre connaissance, les transporteurs procèdent-ils eux-mêmes à un filtrage ou se fient-ils à la vérification de Postes Canada? »

M. Kavanagh : « Je ne crois pas savoir que quiconque procède à une vérification indépendante. Les intéressés rencontrent Postes Canada pour vérifier ce qui a été mis en place. »

Pourquoi le courrier devrait-il échapper aux contrôles?

D'autres citations, à la fin de la présente section, nous montreront que les membres du comité sont loin d'être les seuls à s'inquiéter du fait que le courrier n'est pas contrôlé.

Remarquons ici que les concurrents de la Société canadienne des postes utilisent le plus souvent leurs propres avions ou des avions nolisés pour acheminer le courrier qui leur est confié, mais la SCP, elle, s'en remet davantage à des vols de passagers,

notamment pour acheminer le courrier dans les régions les plus reculées du Canada.

Comme la SCP doit être présente partout au Canada, il est normal qu'elle ait davantage recours aux avions de transport de passagers plutôt qu'à des avions cargo. Toutefois, le comité juge que, si tel doit être le cas, la SCP doit être tenue de veiller à ce que le courrier placé en soute soit aussi soigneusement contrôlé que les bagages enregistrés, comme nous l'avons recommandé. L'un des hauts responsables de la Société canadienne des postes nous a déclaré qu'il n'existe actuellement aucune technologie permettant de contrôler le courrier susceptible de contenir des substances dangereuses. Il demeure que la technologie installée dans les aéroports pour vérifier les bagages des passagers devrait aussi fonctionner pour le courrier.

L'échange suivant montre pourquoi les membres du comité sont convaincus qu'il est essentiel que le courrier voyageant à bord d'avions de passagers soit contrôlé de beaucoup plus prêt que par une simple observation humaine aléatoire :

Le sénateur Banks, 27 novembre 2002 :

« Savez-vous si quelqu'un contrôle une partie de ce courrier [livré à l'aéroport]? Autrement dit, me serait-il possible de faire passer de la contrebande ou pire encore dans le courrier, ce qui semble assez facile à faire, et le faire passer dans l'avion sans que personne ne l'examine? »

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint,
Groupe de la sûreté et de la sécurité,
Transports Canada, 27 novembre 2002 :**

« Si je me fonde sur ce qu'on m'a dit, la réponse à cette question serait oui. »

En plus du courrier de la SCP, les compagnies aériennes canadiennes acheminent le courrier que leur confie des sociétés de messagerie. Ces dernières, qui traitent régulièrement avec les compagnies aériennes, sont baptisées « expéditeurs connus ». Elles sont effectivement très bien connues des compagnies aériennes, mais leurs employés ne sont pas soumis aux mêmes vérifications rudimentaires des références que les employés des aéroports ou de la SCP. Les colis qu'elles acheminent ne sont pas, eux non plus, contrôlés au moment de leur arrivée à l'aérogare. *Un témoin a appris au comité que la signature d'un simple connaissance, document utilisé depuis*

plusieurs années par ce secteur, suffit pour faire charger un colis à bord d'un avion.

Voici quelques exemples d'autres témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

Le sénateur Banks, 27 novembre 2002 :

« Qu'arrive-t-il ensuite à ce bagage?
Est-ce que quelqu'un l'examine avant
que je le récupère à ma destination? »

**M. William Elliott, sous-ministre
adjoint, Groupe de la sûreté et de la
sécurité, Transports Canada,
27 novembre 2002 :**

« Malheureusement, la réponse à votre
question est que cela dépend des
circonstances. Cela dépend dans une
certaine mesure de l'intéressé. Et cela
dépend dans une certaine mesure de
votre destination. [...] Votre bagage
pourrait être fouillé par des moyens
physiques ou autres; c'est-à-dire au
moyen de machines à rayons X, de
systèmes de détection des explosifs ou
de chiens renifleurs. »

Le sénateur Forrestall : « Mais je vous demande si cela va se faire dans mon cas? »

M. Elliott : « Dans trop de cas, je dirais que non. »

(PLUS LOIN) **M. Elliott :** « Oui, je peux vous affirmer qu'à l'heure actuelle, un nombre beaucoup plus important de bagages sont fouillés que ce n'était le cas avant le 11 septembre. »

Le sénateur Banks : « Y compris pour les vols intérieurs? »

M. Elliott : « Là je suis moins certain. »

(ENCORE PLUS LOIN) **M. Elliott :** « À mon avis, nous n'avons pas encore déterminé avec précision ce qu'il faut faire ni dans combien de temps nous devons en être au même point pour ce qui est du contrôle du fret aérien. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 : « « Ma présentation donnait un exemple de la vulnérabilité en termes d'inspection du fret. Celui-ci n'est généralement pas inspecté. Le système se fie aux expéditeurs pour la vérification de la sûreté du fret. Nous pensons que cela crée des vulnérabilités pour l'ensemble du fret. Les envois postaux représente un problème particulièrement épineux. »

M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International, 4 novembre 2002 : « Elles ont commandé de l'équipement de détection des vapeurs d'explosif. C'est un bon outil, mais il ne règle pas tout. L'aéroport de Vancouver en compte actuellement deux capables d'inspecter 200 valises à l'heure. Or, il en passe 1 200 actuellement, de sorte qu'il est impossible d'inspecter tous les bagages. Cet équipement est également très coûteux, très difficile à entretenir et il donne souvent un faux résultat positif. Il détecte des vapeurs d'explosif dans une valise sur cinq qu'il faut ensuite fouiller à la main. Cette façon de faire prend beaucoup de temps, exige de nombreux inspecteurs et n'est pas efficace. Le détecteur est un outil de sécurité — mais dès que vous l'avez, on essaie de le contourner. Il ne peut pas garantir une sécurité totale. »

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Les bagages font-ils l'objet d'un contrôle radioscopique? »

M. Larry Fleshman, directeur général, Services à la clientèle, Toronto, Air Canada : « Certains bagages, oui. »

Le sénateur Kenny : « Quel pourcentage environ? »

M. Fleshman : « Je ne peux pas vous le dire. »

Le sénateur Kenny : « Monsieur Fernie, connaissez-vous ou non la réponse à cette question? »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada : « Je connais la réponse, mais je n'ai pas le droit d'en discuter actuellement. »

**M. William Elliott, sous-ministre adjoint,
Groupe de la sûreté et de la sécurité,
Transports Canada, 2 décembre 2002 :** « ...
je ne pense pas qu'il y ait un système
d'inspection généralisé du courrier. »

(PLUS LOIN) « Le courrier est certes un
sujet de préoccupation, mais il se distingue
des voyageurs par une caractéristique, le
fait que lorsqu'on poste quelque chose, on
ne sait généralement pas sur quel avion
l'envoi va partir. »

Le sénateur Kenny : « Des témoins ont dit
au comité que l'on peut assurer qu'un colis
sera à bord d'un certain avion simplement
en choisissant le moment où on le dépose à
l'aéroport. »

M. Elliott : « Nous imposons des conditions
qui devraient empêcher cela. »

Le sénateur Forrestall : « J'ai eu la tâche, parfois agréable, d'autres fois désagréables, d'expédier des homards, auquel cas j'envoie quelqu'un à l'aéroport en prendre réception à la descente de l'avion. Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu de problème. Comment ai-je pu faire cela? »

M. Elliott : « Je me ferais un plaisir de me renseigner, sénateur. »

M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien

International, 4 novembre 2002 : « Actuellement, la sécurité dans les aéroports n'est pas très bonne. Je pourrais montrer à n'importe lequel d'entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d'un appareil dans n'importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c'est aussi facile que cela. »

Le sénateur Forrestall, 15 août 2002 : « Est-ce que tout le traitement [vérification de sécurité] est effectué par des personnes? »

M. Bob Stiff, directeur général, Sécurité générale, Postes Canada, 15 août 2002 : « Il n'y a pas de système technique en place, sénateur, pour effectuer des vérifications au hasard du courrier. Nous nous fions beaucoup à la sensibilisation à la sécurité et aux connaissances de nos employés qui manipulent les articles dans le réseau. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section III :

III.1 Un personnel spécialisé et dûment formé à cet effet devrait immédiatement entreprendre des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret.

III.2 L'ACSTA devrait, d'ici le 1^{er} janvier 2004, mettre en œuvre un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs prolongée par un passage aux rayons X ou à une fouille manuelle) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret.

III.3 Il convient de mettre un terme à la pratique qui consiste à faire généralement l'impasse sur les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus » qui utilisent des compagnies aériennes. Le comité invite à l'adoption d'un protocole applicable aux expéditeurs, protocole qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme c'est actuellement le cas en vertu des modalités « frontière efficace » conclues avec les États-Unis.

III.4 Les particuliers, le fret et les avions en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport relevant de la compétence de l'ACSTA.

IV. Réaction face à des terroristes agissant discrètement depuis l'intérieur d'une aérogare

Le sénateur Cordy, 24 juin 2002 : « L'une des choses qui m'effraient le plus au chapitre de la sécurité, c'est le nombre de personnes qui peuvent franchir sans être ennuyés tous les systèmes de sécurité mis en place pour les passagers et qui ont accès [...] aux avions qui arrivent et qui décollent. »

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada : « ...Par contre, les gens qui abordent l'avion du côté piste ont un laissez- passer de l'aéroport. Ils ont subi une vérification. Nous connaissons bien ces gens. Nous leur faisons davantage confiance [qu'aux passagers]. Je pense qu'il s'agit là de la différence la plus marquante entre un groupe d'inconnus et un groupe de personnes connues. »

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Si un employé [travaillant côté piste] avait sur lui un couteau, le sauriez-vous? »

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada : « Nous ne le saurions pas. Les employés qui travaillent côté piste ont le droit d'être munis des outils propres à leur métier: il y a toutes sortes de travaux à faire côté piste. Tout cela fait partie de la relation de confiance qu'il faut avoir avec les employés, avec les laissez-passer et les contrôles de sécurité. »

Le sénateur Kenny : « ... Le préposé au chargement des bagages n'a pas besoin de couteau pour faire son travail; tout de même, vous ne le sauriez pas si le préposé en question avait sur lui un couteau, caché dans sa salopette. »

M. Kavanagh : «Non. »

M^{me} France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, SCFP, 18 novembre 2002 : « ...par exemple, l'autre jour, les membres d'un équipage sont montés à bord d'un

avion où une boîte contenant des couteaux polyvalents était posée sur un des sièges... Cela s'est produit tout récemment. Nous ne savons toujours pas comment cette boîte s'est retrouvée à bord, mais nous pensons que les personnes qui ont accès aux avions, notamment les traiteurs, doivent faire l'objet d'une vérification. »

Séparer le bon grain de l'ivraie

Les aéroports et les compagnies aériennes canadiennes emploient plus de 80 000 employés réguliers ou à contrat. Comme nous l'avons vu plus tôt, le système mise énormément sur ces employés pour assurer la sûreté des transports aériens puisque, si elle peut compléter la vigilance humaine, la technologie ne la remplacera jamais.

Mais il y a un revers à la médaille : ces 80 000 personnes ne sont pas toutes irréprochables. Comme nous le savons, certaines sont associées au crime organisé qui veut avoir accès aux aéroports pour faire transiter des produits de contrebande. Comme nous l'a précisé **l'inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada, le 24 juin 2002 :**

« Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de

contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. Un problème particulier concerne la possibilité de conspiration à l'interne, de coercition et d'intimidation des membres de la « communauté » aéroportuaire par des groupes de criminels organisés. Il y a 45 000 personnes qui, aujourd'hui, subviennent aux besoins quotidiens de la communauté aéroportuaire de Toronto et qui s'occupent de ces opérations; or, si le crime organisé réussissait à recruter 1 p. 100 du nombre, cela ferait 450 personnes. »

Il convient toutefois de tenir compte de deux choses. La première, c'est que le crime organisé exploite les défauts de sécurité dans les aéroports canadiens : plus le système comporte de failles, plus ils peuvent voler et plus ils peuvent faire transiter de produits de contrebande.

Que les terroristes soient ou non associés au crime organisé, ils peuvent profiter des mêmes hiatus sur le plan de la sécurité. Cela nous amène à une deuxième chose. Si le crime organisé – élément dont les autorités chargées d'administrer les aéroports canadiens ne parviennent pas à se débarrasser – peut « placer » près de 450 agents ou complices à l'intérieur de l'Aéroport international Pearson, comme l'a suggéré l'inspecteur Landry, est-il improbable qu'au moins deux ou trois sympathisants terroristes, patients et déterminés, infiltrent le système?

Cette possibilité existe sûrement.

Une main de velours dans un gant de fer

Il faut bien reconnaître que les contrôles de sécurité appliqués aux employés permanents ou à contrat des aéroports canadiens laissent beaucoup à désirer. Comme nous l'a indiqué **Paul Lefebvre, président, secteur 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, le 15 août 2002**, les syndicats se sont opposés aux vérifications qu'ils ont fait renverser « il y a quelques années, quand le monde était plus calme et plus paisible ». À l'époque, on considérait que ces vérifications étaient un affront à la dignité des travailleurs. Il demeure que le comité est intimement convaincu de la nécessité de parvenir à un équilibre entre le respect et l'appréciation des travailleurs légitimes et l'élimination de ceux et de celles qui cherchent à exploiter leur lieu de travail à des fins autres que professionnelles.

Dans les premiers témoignages, nous avons constaté que les compagnies aériennes n'avaient aucune idée de ce que leurs employés qui ont accès au côté piste transportent dans leurs sacs, leurs troussees à outil ou leurs gamelles :

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « ... savez-vous si les employés d'Air Canada apportent des matières explosives ou des armes à feu avec eux au travail? »

M. Larry Fleshman, directeur général, Service à la clientèle d'Air Canada, Toronto : « Nous n'en savons rien. »

Le sénateur Kenny: « Êtes-vous en mesure de répondre, monsieur Fernie? »

M. Iain Fernie, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada :
« Non. »

Les membres du comité n'ont pas trouvé dans cela l'équilibre souhaitable entre le respect et le bon jugement, surtout à une époque où des passagers et des membres d'équipage doivent former de longues files aux points de contrôle de sécurité pour se faire éventuellement confisquer coupe-ongles et coquelicots du Jour du souvenir. Pire encore, cela nous semble être une approche relâchée par rapport à ce que devrait être le véritable souci de la sécurité aux aéroports. Selon M. Kavanagh, la non imposition des fouilles de sécurité s'inscrit dans le cadre de la « relation de confiance » que les autorités doivent instaurer

avec les employés des aéroports qui ont obtenu leur cote de sécurité.

Un programme d'attestation de sécurité qui fonctionne... parfois

Les attestations de sécurité du personnel sont réalisées une fois tous les cinq ans, quand les autorités les entreprennent à temps. Les vérifications effectuées alors ne se font pas sur le terrain, mais portent sur les dossiers. Ainsi, la GRC consulte sa base de données pour voir si l'intéressé fait l'objet d'accusations ou de condamnations au pénal. Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) vérifie sa base de données pour déterminer si l'intéressé constitue un risque connu sur le plan de la sécurité. Quant à Transports Canada, il vérifie les dossiers de résidence, d'emploi et de crédit.

Si aucun voyant ne passe au rouge, la relation de confiance est établie ou maintenue. Comme l'a reconnu **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada, le 27 novembre**, le SCRS n'effectue normalement pas de vérification sur le terrain dans le cas des employés potentiels et « un bon bilan n'est pas nécessairement une indication de bonne conduite à l'avenir [...] Ce n'est pas un système à toute épreuve, et nous cherchons évidemment à l'améliorer ».

À SIGNALER : Huit des dix trafiquants arrêtés il y a deux ans pour conspiration dans une affaire d'importation de stupéfiants en provenance de Jamaïque travaillaient à l'aéroport Pearson et avaient passé les vérifications de sécurité.

Des laissez-passer... qui en laissent trop passer!

Si l'on peut dire des contrôles de sécurité du personnel qu'ils ne sont pas parfaits, on peut sûrement affirmer que les systèmes de laissez-passer des employés fréquentant les zones à accès restreint des aéroports canadiens sont à la fois relâchés et primitifs. Primitifs parce que dans certains aéroports, on utilise des laissez-passer à lecture électronique plutôt que biométrique. Il est donc possible de les reproduire à peu de frais dans n'importe quel centre de photocopie du coin. Ils sont relâchés parce que nous avons appris que, trop souvent, les travailleurs peuvent franchir les points de contrôle sans susciter une grande attention.

Il existe aujourd'hui d'excellents système de contrôle des laissez-passer reposant sur le balayage du pouce ou de l'iris, et dont les paramètres d'identification peuvent être annulé électroniquement n'importe quand. Jusqu'ici, cependant, ces systèmes ne sont pas largement utilisés dans les aéroports

canadiens. Il y a des agents de sécurité vigilents qui prennent les vérifications très au sérieux, même dans le cas de relations, mais d'après les témoignages que nous avons recueillis, ils ne sont pas foute.

Il y a aussi le problème du personnel temporaire. Certains de ces travailleurs, considérés comme employés réguliers, peuvent pénétrer dans des zones à accès restreint avant que leurs antécédents n'aient été vérifiés par le SCRS, le CIPC (Centre d'information de la police canadienne) et Air Canada. Pour travailler dans ces zones, ils doivent absolument être accompagnés de personnes dûment autorisées et en possession de leur laissez-passer. Toutefois, le comité a appris qu'il arrive qu'un seul employé autorisé soit responsable de cinq ou six employés non autorisés, ce qui peut paraître beaucoup si un seul de ces travailleurs ou moins a l'idée de jouer les saboteurs.

Il y a aussi la question de la contrefaçon. Des laissez-passer dans les aéroports canadiens ont-ils effectivement été contrefaits? Pas souvent, à en croire **Paul Kavanagh de Transports Canada** qui nous a déclaré, **le 24 juin 2002** : « À l'heure actuelle, rien ne nous donne à croire qu'il y a une abondance de laissez-passer contrefaits. [...] Je ne veux pas donner trop d'information sur la façon dont les gens peuvent fabriquer des laissez-passer ». Le même témoin devait plus tard reconnaître : « Toute mesure permettant d'améliorer le système de laissez-passer serait la bienvenue ».

Peut-on parler ici de culture de la sécurité?

Trop souvent, les laissez-passer ne sont simplement pas vérifiés. Même quand ils le sont, dans la plupart des aéroports il est simplement question de vérifier la ressemblance de la photo avec le porteur et de collationner le numéro du laissez-passer avec une liste de numéros déclarés expirés. Autrement dit, on s'assure que le numéro du laissez-passer ne correspond pas à un « mauvais numéro ». *Que se passe-t-il donc en cas de contrefaçon ou d'un numéro qui n'est ni légitime ni expiré?* Aussi incroyable que cela puisse paraître, le système n'est pas conçu pour repérer *les numéros contrefaits*.

Quand un employé quitte son emploi à l'aéroport, il doit rendre son laissez-passer à son employeur. Il peut arriver que certains employeurs comme Canada 3000 n'existent plus. Dans ce cas, il appartient à Transports Canada d'essayer de récupérer les laissez-passer. Or, dans le cas de Canada 3000, un grand nombre de ces documents manque encore. Combien d'employés ont quitté leur emploi à l'aéroport sans remettre leur laissez-passer?

Selon **William Elliott de Transports Canada (2 décembre 2002)** : « Malheureusement, la réponse est que je ne sais pas ».

(M. Elliott ne s'est pas montré disposé à répondre à toutes les questions des membres du comité, mais il a suscité leur admiration pour l'intelligence et la franchise dont il a fait preuve dans la plupart de ses réponses.)

M. Elliott a commenté le projet d'amélioration des laissez-passer de Transports Canada, projet qui a été fort bien accueilli si ce n'est que son accouchement semble être long et douloureux :

M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 : « Transports Canada a examiné plusieurs systèmes biométriques. [...] mon ministère a investi considérablement dans des systèmes d'identification par empreinte digitale automatisés. Nous avons également fait un peu de travail sur la reconnaissance rétinienne. L'Agence douane et revenu Canada a investi dans cette technologie. [...] Je m'attends à ce que le nouveau système soit en place dans un an environ. »

(PLUS LOIN) « ... nous n'avons pas encore de plan de travail très détaillé, nous sommes en train de l'élaborer. »

(PLUS LOIN) « Cela reste à décider, mais je m'attends à ce que les aéroports continuent à émettre les cartes d'accès à leurs propres installations. L'ACSTA émettra probablement les laissez-passer qui permettent aux personnes d'accéder aux zones réglementées dans plusieurs aéroports. »

(PLUS LOIN) « Personnellement, j'aimerais que l'on en vienne à un système où l'employé reçoit une carte comprenant des marques biométriques. Cette carte serait reliée à une base de données [centralisée] et à un système de contrôle de l'accès dans les aéroports. »

Le comité est en faveur d'un système de laissez-passer national et centralisé. Quitte à ce que les autorités aéroportuaires locales conservent le droit d'émettre des laissez-passer aux employés locaux, l'émission de ces documents doit se faire selon des normes nationales, à partir d'une base de données également nationale.

Qui dit « aléatoire », dit au petit bonheur la chance

Outre la lenteur constatée dans l'application de cette réforme, le principal grief du comité tient à la déclaration du **ministre des Transports qui préfère que l'on effectue des vérifications aléatoires des travailleurs au moment où ils pénètrent dans les zones à accès restreint plutôt que des vérifications systématiques du genre de celles auxquelles on soumet les passagers.**

Pour M. Collenette, qui a témoigné devant le comité le 2 décembre 2002, il serait toujours possible d'ordonner des contrôles d'accès systématiques dans des périodes où la menace est extraordinaire, mais cela n'est pas envisagé dans des périodes normales : « *Je regrette d'avoir à dire cela lorsqu'on*

parle de sécurité, mais il s'agit ici de faire une analyse coûts-bénéfices. On ne peut pas consacrer des crédits illimités à tous les problèmes. »

Il convient, ici, de faire à nouveau remarquer que Transports Canada ne s'est absolument pas montré intéressé à améliorer la sécurité associée aux employés du côté piste avant que d'autres témoins du comité ne se soient plaints du caractère inadapté et injuste du système actuel. Le comité recommande que le ministre évalue sans tarder les coûts que représenterait un contrôle systématique de tous les employés à l'entrée des zones à accès restreint. **Le ministre n'a pas, dans son témoignage, prouvé que de tels contrôles seraient prohibitifs.**

Voici quelques exemples d'autres témoignages que le comité a recueillis à ce sujet :

Inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, GRC, 24 juin 2002 : « Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien.[...] toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme. »

M. Jacques Duchesneau, président et PDG, Administration canadienne de la sécurité du transport aérien, 25 novembre 2002 : « Je pense que le contrôle aléatoire présente des avantages. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une industrie. Nous tenons à ce que cette industrie reste en affaires. Nous pouvons faire des contrôles quotidiens systématiques mais ce serait très coûteux. Il faut donc adopter une approche très dosée. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Airline Pilots Association International, 14 août 2002 :

« ...nous devons considérer qu'ils se muniront d'autres armes, dont des armes à feu ou des explosifs placées à l'avance dans l'avion sans être passées par les contrôles de sécurité destinés aux passagers. [...]

ALPA est d'avis que l'un des éléments essentiels au bon fonctionnement d'un système de sécurité visant à déjouer les attaques terroristes serait de se préoccuper de contrôler l'accès aux avions — en d'autres termes, seules les personnes clairement identifiées qui auraient une raison d'y être pourraient se trouver à proximité ou dans l'avion, c'est-à-dire le personnel de l'aéroport ou de la compagnie, les membres de l'équipage, les employés de l'entretien ou les passagers. Toutefois, la tendance actuelle est d'assurer la sécurité uniquement par les points de contrôle de sécurité pour les passagers, les membres d'équipages et d'autres personnes qui ont accès à l'avion en

passant par des points de filtrage [au pré-embarquement]. »

Le sénateur LaPierre, 15 août : « Avez-vous dit que vos boîtes à lunch et vos sacs à dos et autres objets que vous amenez au travail étaient inspectés comme si vous étiez un passager? »

M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [supervise la manutention des bagages et l'exploitation en piste] : « Chaque jour? Non. »

Le sénateur LaPierre : « Une fois par mois? »

M. McLeod : « Une fois de temps à autres. »

Le sénateur Meighen : « Nous essayons de découvrir si cette vérification est rigoureuse ou pas. »

(PLUS LOIN) **M. McLeod :** « À mon avis, non, elle n'est pas rigoureuse du tout. »

Le sénateur Meighen : « Elle n'est pas rigoureuse? »

M. McLeod : « Non. »

M. Art Laflamme, représentant principal, Air Line Pilots Association International, 14 août 2002 :

« Nous savons depuis longtemps que certaines personnes, très certainement des terroristes, volent des uniformes et des pièces d'identité de pilotes. Il est grand temps d'adopter un système empêchant un imposteur d'avoir accès à un avion. [...] Tous les employés d'aéroports, les agents des forces de l'ordre, les membres d'équipage et ceux devant avoir accès à l'avion devraient faire l'objet d'une inspection électronique et biométrique dès que possible [...] nous sommes étonnés et exaspérés de constater cette anomalie. Il n'est pas logique que d'une part on effectue des vérifications complètes, tandis que de l'autre on n'en fasse pas du tout. »

Le sénateur Meighen, 24 juin 2002 : « Pourriez-vous me dire si votre effectif aurait déjà été infiltré par des groupes criminels organisés? À votre avis, des groupes de ce genre cherchent-ils actuellement à infiltrer votre effectif? »

**M. Larry Fleshman, directeur général,
Service à la clientèle, Toronto, Air
Canada :** « Pour le moment, je ne suis pas
au courant d'infiltration réelle ni de
tentative d'infiltration de notre
organisation. »

M. Fleshman: « ... je ne suis au courant
d'aucune tentative antérieure ou actuelle
pour infiltrer notre organisation. »

Le sénateur Kenny : « ...Et monsieur
Fernie? »

**M. Iain Fernie, directeur régional,
Opérations de sécurité, Air Canada :** « Oui,
je suis au courant d'un incident de ce genre
[...] qui a fait l'objet d'une importante
couverture médiatique il y a deux ans [...] la
Gendarmerie royale du Canada et les
services de sécurité d'Air Canada ont mené
une enquête conjointe sur la possibilité de
complicité interne pour l'importation de
stupéfiants depuis la Jamaïque. »

M. Richard Balnis, agent de recherche principal, SCFP, 18 novembre 2002 : « ...il semble que le ministre a confié le dossier [du contrôle des employés accédant au côté piste] à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, mais apparemment, les vérifications ne sont faites que de façon aléatoire, ce qui ne change en rien la situation actuelle. Nous attendons d'obtenir de plus amples détails, mais cette mesure semble bien insuffisante. »

[...]

« ... des consultants embauchés par Transports Canada l'ont confirmé — à ce que chaque personne qui entre dans la zone stérile subisse une vérification. Il s'agit d'un poste de vérification distinct de celui des passagers, mais il demeure que chaque personne qui entre dans la zone est fouillée afin de s'assurer qu'elle n'emporte rien pouvant causer des problèmes. Tout ce que nous demandons, c'est l'équité. »

Le sénateur Meighen, 15 août 2002 : « Mon point est le suivant: si le préposé à l'entretien se révèle être un vilain personnage et que vous quittez, vous ne le verrez pas placer quelque chose sous un siège. »

M. Rob Deemert, sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale [préposés au nettoyage des avions] : « Nous avons reçu l'instruction, pour tous les vols vers DCA, de surveiller tout. »

Le sénateur Kenny : « Mais pour les autres vols, vous quittez et vous ne surveillez pas tout? »

M. Deemert : « Nous faisons seulement la fouille. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section IV :

IV.1 L'ACSTA devrait émettre des laissez-passer nationaux pour tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent naturellement d'une compétence davantage nationale que régionale. Si les autorités aéroportuaires locales doivent continuer d'émettre des laissez-passer pour leurs zones à accès restreint, ces documents devront :

- être conformes à un modèle uniforme national obéissant à une configuration également nationale définie par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;
- pouvoir être annulés par l'ACSTA;
- pouvoir être validés grâce à la base de données nationale de l'ACSTA.

IV.2 Tous les aéroports canadiens devraient, d'ici au 31 décembre 2003, se doter de nouveaux laissez-passer permettant d'accéder au côté piste. Ces laissez-passer à lecture électronique comportant des marques biométriques devront :

- être encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur habituel de travail d'un employé;

- expirer automatiquement après trois ans;
- pouvoir être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.

IV. 3 L'ACSTA devrait être habilitée à émettre des laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres, ainsi qu'aux autres personnels et aux véhicules autorisés à pénétrer du côté piste.

IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

V. Contrer la menace d'activités subversives entreprises depuis la périphérie immédiate d'un aéroport

Témoign n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 : [TRADUCTION] :

« Prenez la carte de l'aéroport et vous verrez que de très gros bâtiments sont attenants aux aires de trafic; ils touchent presque les pistes et beaucoup longent même les voies de circulation. On y trouve des transitaires, des prestataires de service à l'aéronautique commerciale, comme mon entreprise, des ateliers de maintenance et de remise à neuf des avions, ainsi que toutes les sociétés de service. Une grande partie de ces bâtiments, qui donnent directement sur les aires de trafic, regorgent de gens dont les antécédents de sécurité n'ont pas été vérifiés, qui n'ont pas de laissez-passer, qui n'ont aucune côte de sécurité [...] Ces gens là ont directement accès aux avions. Ils n'ont jamais fait l'objet d'aucune vérification d'antécédents ni d'aucun contrôle de sécurité... »

La question de la sécurité à l'extérieur de l'aérogare est très préoccupante pour les membres du comité. Des témoins nous ont dit que des véhicules et des personnes (comme le personnel d'entretien et de maintenance, les employés des services de

traiteur et des transitaires) sont regroupés à proximité des aires de trafic et des voies de circulation. Or, ces gens-là n'ont reçu aucune autorisation de sécurité. Le témoin cité ci-dessus, qui exploite une compagnie d'aviation dans un bâtiment attenant à l'aérogare d'un très gros aéroport, devait ajouter [TRADUCTION] :

« ... rien de ce qui se fait au portail ne permet ni de mettre le problème en exergue ni de le régler. Le problème est constitué par les camions, les voitures et les personnes qui, à raison de milliers de rotations annuelles, ont accès aux aires de trafic pour l'entretien des avions. Le plus souvent, il s'agit d'employés munis de laissez-passer, mais ne vous imaginez surtout pas que tous les véhicules ou tous les laissez-passer sont contrôlés. »

En plus de tout cela, il y a le problème des entreprises situées à l'extérieur des terrains d'un aéroport mais dont les employés livrent directement aux avions, qui de la nourriture, qui du fret et qui du carburant.

Les équipages qui effectuent des vols à horaire fixe et les employés au sol des aéroports canadiens ne sont pas les seuls à avoir accès aux avions à proximité des aérogares. Voici d'autres personnes qui, elles aussi, ont accès aux avions :

- Employés ou visiteurs d'entreprises ayant une base dans le périmètre de la zone à accès restreint d'un aéroport
- Équipages et passagers d'aéronefs privés

- Personnel chargé de livrer le courrier et transitaires
- Avitailleurs et traiteurs
- Ouvriers de la construction

Certaines de ces personnes n'ont pas de laissez-passer et d'autres ne sont jamais contrôlées. En novembre 2002, les contrôles n'étaient effectués que de façon aléatoire ce qui, pour le comité, veut dire peu fréquemment.

Riverains des aéroports ayant un droit d'accès aux aires de trafic et aux pistes à titre de courtoisie

On trouve, à l'intérieur et à l'extérieur des grilles d'enceinte de la plupart des aéroports, un grand nombre d'entreprises dont le personnel a facilement accès aux aires de trafic et aux pistes. Il s'agit des ateliers d'entretien, de maintenance et de remise à neuf des avions, des services de transitaires, des traiteurs et des sociétés de transport à la demande. Toutes ces opérations sont vitales à la vie économique d'un aéroport, mais elles constituent aussi le maillon le plus faible de la chaîne de sécurité au sol.

Ces bâtiments, qui donnent directement au côté piste – c'est-à-dire aux aires de trafic et aux voies de circulation auxquelles on a accès par les portes arrières qui ne sont pas gardées – sont fréquentées par toutes sortes d'employés et de visiteurs dont les antécédents de sécurité n'ont pas été correctement vérifiés et par d'autres qui n'ont aucune côte sécuritaire.

Ces entreprises n'ont à se conformer à aucune véritable procédure officielle en matière de contrôle à l'accès au côté piste, procédure qui permettrait pourtant de s'assurer que les employés non munis d'un laissez-passer pour les zones à accès restreint ne s'aventurent pas sur les aires de trafic ou sur les pistes. Les passagers des avions privés, des avions d'affaires et des avions nolisés ne sont pas contrôlés avant leur embarquement, pas plus que leurs bagages à main.

Il n'est pas ici uniquement question de sociétés exploitant des avions-navettes petits porteurs, puisque certaines, comme Federal Express, Skyservices et Air Transat, exploitent de gros avions de ligne du genre Boeing-727 et Airbus A-320.

Transports Canada prétend surveiller la situation pour s'assurer que les autorités aéroportuaires mettent en œuvre les mesures de sécurité nécessaires afin d'éviter que toute personne non munie d'un laissez-passer puisse entrer dans un bâtiment situé à l'intérieur d'une zone à accès restreint, que ce soit pour y travailler ou pour y faire une visite :

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2004 : « Nous contrôlons les zones que nous réglementons et exerçons une surveillance du processus mis en place à l'intention des personnes qui passent de la zone non réglementée à la zone réglementée. »

Ce type de surveillance semble essentiellement consister à vérifier les « dossiers d'inspection » des entreprises visées.

Nous avons également appris que, pour être autorisés à pénétrer dans le périmètre de sécurité d'un aéroport, les véhicules doivent afficher un permis émis par les autorités aéroportuaires. Leurs occupants doivent avoir un motif valable de se trouver à bord et doivent être autorisés à passer de l'autre

côté de la clôture. Toutefois, le respect de ces critères d'accès fait rarement l'objet d'une vérification :

Témoin n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 :

[TRADUCTION] : « Il y a un garde et une barrière [...] à hauteur de la voie de circulation kilo [à l'Aéroport international Pearson]. Il y a donc là un garde, un monsieur très gentil je pense, mais qui je surprends le plus souvent en train de sommeiller. Il n'est même pas tenu d'aller au pied d'un avion et de dire au pilote : Arrêtez tout, je veux faire une inspection! »

Le sénateur Kenny : « Est-ce qu'il arrête les voitures? »

Le témoin n° 2 : « Il peut le faire! »

Le sénateur Kenny : « Est-ce que vous l'avez déjà vu arrêter une voiture? »

Le témoin n° 2 : « Non! »

Le sénateur Kenny : « Et vous, témoin n° 1, l'avez-vous déjà vu arrêter une voiture? »

Le témoin n° 1 : « Je suis déjà passé dans le coin et je ne l'ai jamais vu quitter sa guérite. Comme l'a indiqué le témoin n° 2, il passe le plus clair de son temps à dormir. »

Le sénateur Kenny : « Témoin n° 3, l'avez-vous déjà vu arrêter une voiture? »

Le témoin n° 3 : « Je suis d'accord avec ce que viennent de dire ces messieurs. Je ne l'ai jamais vu arrêter une voiture. »

Dans cet exemple, il s'agit bien d'un portail *gardé*. Or, tous les portails, toutes les portes et tous les passages ne sont pas gardés.

Les membres du comité estiment que les mêmes normes de sécurité que celles concernant l'aérogare principale devraient être appliquées à l'accès aux aires de trafic, depuis la périphérie. On pourrait toujours affirmer qu'à cause de l'absence de sécurité dont elles font l'objet, ces mouvements font courir plus de risque au public voyageur que ceux intervenant dans l'aérogare principale.

À quoi sert-il donc de verrouiller la porte de devant si les portes de côté et de derrière sont quasiment grand ouvertes?

Cas des aéronefs privés

Témoin n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 [TRADUCTION] :

« . . . Mon plus gros avion – quand il a les pleins faits – pourrait occasionner des dégâts considérables. Ce n'est pas un B-767, mais il pourrait sûrement détruire un édifice dans cette ville. »

Les aéronefs privés vont et viennent régulièrement aux aéroports canadiens, mais ils font l'objet de très peu de surveillance, hormis celle du contrôle de la circulation aérienne. Rares sont les aéroports où les contrôleurs aériens informent les agents des douanes et de l'immigration de l'arrivée imminente d'aéronefs privés pour permettre la tenue d'une inspection aléatoire. Dans certains aéroports, les pilotes sont tenus de signaler leur arrivée en contactant un service téléphonique spécial. Cependant, l'application de ces dispositions se fait au petit bonheur la chance, comme l'illustrent les échanges suivants :

**M. Norman Sheridan, directeur,
Opérations passagers, Agence des
douanes et du revenu du Canada, 24 juin
2002 :** « Les avions privés sont tenus de
signaler leur arrivée au centre de
déclaration par téléphone. »

Le sénateur LaPierre : « Supposons qu'ils
ne le font pas. »

M. Sheridan : « Vous dites qu'une personne
atterrit et quitte l'appareil sans faire de
déclaration? »

Le sénateur LaPierre : « Est-ce que cela se
produit... ? »

M. Sheridan : « Cela se produit. [...] Quand
les tours de contrôle ont été privatisées et
confiées à NAV Canada, on a cessé de
fournir aux douanes les renseignements
concernant un appareil qui parcourt les
divers secteurs et franchit les points de
contrôle de la circulation aérienne.

[...] La situation n'a pas été corrigée depuis le 11 septembre, sénateur. Toutefois, on m'a fait comprendre que l'administration centrale tient actuellement des discussions avec divers organismes et ministères. [...] Il [le commissaire délégué] envisage la possibilité de travailler avec Transports Canada pour trouver un moyen de rétablir la transmission de cette information aux douanes. »

M. Sheridan s'était engagé à informer le comité sur l'évolution de ces discussions. Ainsi, à la fin décembre, il nous indiquait que **NAV Canada continue de ne pas signaler l'arrivée des vols aux agents de l'ADRC.**

Non seulement NAV Canada n'informe pas systématiquement les services des douanes et de l'immigration de l'arrivée de vols privés, mais ces services ne dépêchent pas toujours des agents pour accueillir les avions en question et les inspecter après avoir été informés de leur arrivée :

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2002 : « Nos règlements n'exigent pas de filtrage des passagers sur des avions d'affaires, mais nous exigeons un registre contenant les noms des personnes qui voyagent à bord de l'avion. Ainsi, les entreprises consignent les noms plutôt que de soumettre les personnes à un processus de filtrage. »

Le sénateur Day : « Elles examinent aussi les effets qu'elles apportent à bord? »

M. Kavanagh : « On n'exerce aucun contrôle là-dessus. Là également, c'est à l'exploitant de le faire. Nous disons toujours aux entreprises qu'elles doivent connaître leurs passagers. Elles ont leurs propres procédures internes. »

Le comité estime que les aéronefs privés bénéficient, dans les aéroports canadiens, de privilèges qui sont contraires aux normes de sûreté, et encore plus à une sécurité stricte. Il s'agit là d'une grave négligence dans un domaine où le gouvernement prélève 1,2 milliard de dollars auprès d'autres voyageurs pour contrer la menace que les terroristes continuent de faire peser sur nous.

S'il est admis que rien ne peut arrêter des terroristes déterminés d'accéder à un avion privé (que ce soit pour le détourner, le voler ou s'y cacher en vue d'accéder ensuite à des passagers ou à des bagages devant se retrouver dans des avions gros porteurs stationnés à un aéroport canadien), les autorités devraient prendre les dispositions pour que les passagers et les bagages des avions privés soient contrôlés au même titre que ceux des vols réguliers.

Les appareils privés au départ de n'importe lequel des 89 aéroports placés sous le contrôle de l'ACSTA ne devraient pas être autorisés à décoller avant que passagers et bagages n'aient été fouillés. Les avions privés en provenance de n'importe quel autre aéroport, qu'il s'agisse de pistes privées au Canada ou d'aérodromes étrangers, devraient être fouillés après l'atterrissage. Ces appareils se retrouvent du côté piste des grands aéroports canadiens sans que le public voyageur ait la garantie qu'ils ont été contrôlés.

Les courriers des postes et les transitaires

Le comité a appris que le personnel de la Société canadienne des postes n'est pas fouillé quand il livre le courrier dans les zones où se trouvent les avions de transport de passagers. Ces employés ont bien sûr tous fait l'objet d'une vérification de sécurité avant d'être employés par la société d'État. En revanche, rien n'exige que le personnel des transitaires qui travaille dans le périmètre des aéroports subisse de tels

contrôles. Comme l'a indiqué un témoin, tous ces gens ont aussi accès aux avions de transport de passagers :

Témoin n° 2 (propriétaire d'une compagnie d'aviation) huis clos du 24 juin 2002 [TRADUCTION] :

« Certains transitaires se trouvent à un coin de rue seulement de l'aéroport, là où sont situés les exploitants du côté nord. Les employés de ces transitaires n'ont pas besoin de passer devant un policier pour se rendre sur les pistes ou à l'aérogare et pour y transporter éventuellement des substances dangereuses.

Si une seule de ces personnes était mal intentionnée, il lui suffirait de glisser une enveloppe contenant des substances dangereuses ou de placer un petit dispositif dans un colis qui se retrouverait ensuite dans un conteneur, puis dans la soute d'un avion d'Air Canada et... boom! »

Aucun contrôle des antécédents n'est effectué dans le cas des employés des transitaires, même pas de ceux qu'on appelle les « transporteurs connus » et qui ont généralement une bonne idée des vols à bord desquels leurs colis seront acheminés vers d'autres villes, selon un horaire établi d'avance.

Le sénateur Kenny, 24 juin 2002 : « Croyez-vous qu'il est quelque peu illogique que le SCRS effectue des vérifications et que les autorités établissent si les gens qui travaillent autour des avions ont un casier judiciaire, mais que les personnes qui s'occupent des colis soient soumises à des contrôles relativement moins stricts? »

M. Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada : « ... Il faut établir une limite, déterminer qui fera ou ne fera pas l'objet du programme d'autorisation. Il y aurait un accroissement exponentiel du nombre s'il fallait aller du côté des entreprises qui approvisionnent les transporteurs. »

Le comité estime que le fait d'imposer de véritables contrôles des antécédents de sécurité aux employés d'entreprises qui fréquentent sans problème les zones à accès restreint des aéroports canadiens, n'a pas à coûter quoi que ce soit ni au contribuable ni au public voyageur.

Les aéroports sont sources d'intéressants profits pour les entreprises qui peuvent avoir accès aux zones restreintes. Il n'y a aucune raison pour que les sociétés ayant un accès « illimité » à ces aéroports n'assument pas les coûts associés aux vérifications des antécédents de sécurité de leurs employés.

Il semble exister de sérieux travers sur le plan de la sécurité à l'intérieur des zones à accès restreint et hors des aérogares. Les personnes qui travaillent dans ces zones ou qui y ont accès devraient être soumises aux mêmes mesures de sécurité que les employés travaillant sur place. Il convient de soumettre les particuliers et les sociétés fréquentant ces zones à des vérifications de sécurité appropriés. Il faudrait installer un système de surveillance afin de suivre les déplacements des véhicules à l'intérieur du périmètre de sécurité. La sécurité dans cette zone devrait être assurée par l'application d'un système de laissez-passer prolongé par la fouille de chaque véhicule et particulier avant son entrée dans la zone de sécurité.

Le comité a pris note que le Comité consultatif sur la sûreté aérienne a recommandé à Transports Canada de réévaluer l'adéquation des normes et des pratiques actuelles applicables aux périmètres de sécurité des aéroports. Nous sommes tout à fait d'accord.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section V :

(Cette recommandation est reprise de la section IV)

IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

(Cette recommandation est reprise de la section IV)

IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

(Cette recommandation est spécifique à la section V)

V. 1 Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne sont pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.

VI. Menace d'attaques terroristes lancées contre des avions depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport

Pour clore ce volet, le comité tient à traiter du risque d'attaque terroriste lancée depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport. L'attaque récente menée par des terroristes contre un avion de ligne à l'aide de lance-missiles portatifs nous rappelle à quel point il est nécessaire d'améliorer la sécurité au voisinage des aéroports. Le comité croit, par-dessus tout, **que la pratique qui consiste à permettre aux observateurs d'avions et à leurs véhicules de se regrouper au deux extrémités d'une piste, même si c'est en dehors de l'aérodrome à proprement parler, est la porte ouverte à la catastrophe.**

Le comité est conscient de la menace que font planer sur l'aviation civile les milliers de missiles sol-air lancés à l'épaule, équipement que l'on peut facilement se procurer sur le marché de l'armement. Au décollage comme à l'atterrissage les trajectoires de vol des avions se trouvent à portée de tels missiles pendant plusieurs kilomètres.

Il coûterait environ 3 millions de dollars l'unité pour équiper les avions commerciaux de système de contre-mesure susceptibles de dévier de tels missiles. Il est évident que Transports Canada doit continuer de surveiller les risques et les coûts, mais le comité ne recommande pas ces dépenses pour toute la flotte civile canadienne... même pas pour la plupart de la flotte.

RECOMMANDATION DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VI :

Aucune recommandation en ce moment.

VII. Amélioration des services de police aéroportuaire

Le comité entretient plusieurs préoccupations en ce qui concerne les services de police dans les aéroports, notamment : la fragmentation des services en question; la réduction des effectifs policiers; le déploiement de policiers aux points de contrôle de sûreté et la nécessité de créer un seul organisme de police fédérale omnipotent.

Tout d'abord, d'après les témoignages que nous avons recueillis lors de nos missions d'étude aux aéroports de Montréal, de Toronto et de Vancouver, il ressort que les effectifs des détachements policiers dans les aéroports canadiens sont insuffisants. En outre, bien que de nombreux témoins aient déclaré que les corps policiers locaux chargés de mener les enquêtes criminelles dans ces aéroports effectuent du bon travail, *on ne sait pas toujours très bien, dans les grands aéroports, quel service policier a compétence en cas d'urgence associée à la sûreté, ni quel degré de collaboration et de coordination règne entre les différents services.*

Dans les provinces où la GRC a compétence, les responsabilités sont généralement mieux définies. Mais ailleurs, comme en Ontario et au Québec, la GRC est chargée d'intervenir en cas d'infraction à une loi fédérale, comme des actions du crime organisé ou des actes terroristes dans les aéroports, tandis que les corps policiers locaux sont chargés de cas comme les

agressions et les infractions au code de la route. Enfin, un personnel de sécurité à contrat s'occupe de tout le reste. Tout cela ne simplifie pas l'attribution des responsabilités en cas d'urgence.

L'**inspecteur Sam Landry**, responsable du détachement de la GRC à l'Aéroport international Pearson, a envoyé une liste de 56 organismes [**annexe V**] investis de pouvoirs réglementaires ou de pouvoirs d'application de la loi dans le secteur qui relève de sa compétence. Les principaux corps policiers sont les suivants : GRC (chargée d'appliquer les lois fédérales), la police régionale de Peel (qui se charge principalement des enquêtes criminelles), le service de police de Toronto, la police provinciale de l'Ontario et des représentants des corps policiers de Halton, de York, de Hamilton Wentworth et de Niagara, auxquels il faut ajouter la police militaire. Tout d'abord, le comité craint qu'à cause de la présence d'autant de corps policiers dans un seul aéroport, la coordination, la coopération et l'échange d'information fassent défaut dans la prestation des services de sécurité.

Selon le **témoign n° 3**, ex-responsable d'une escouade antidrogue comptant 28 ans d'expérience au sein de la police, et que le comité a interrogé à huis clos le 24 juin 2002 [TRADUCTION] :

« Ce que je retiens de l'Aéroport Pearson, c'est que les différents organismes d'application de la loi se livrent une lutte intestine, comme les douanes, la GRC, la police de Toronto, celle de Peel et la province

provinciale de l'Ontario. Personne ne veut partager avec les autres et tout le monde veut avoir le beurre et l'argent du beurre. C'est la mentalité qui règne et il va falloir la combattre. »

Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « ... je crois que nous cherchons à mettre sur pied un groupe de personnes qui établiront la norme et veilleront à ce qu'elle soit appliquée à l'échelle du pays sans égard à l'entrée en fonction de nouveaux chefs de police. C'est ce que nous voulons. Nous voulons que, dans tous les aéroports, les activités policières et les contrôles soient menés d'une manière précise et que les mesures de sécurité soient les mêmes. »

À menaces grandissantes, effectifs policiers décroissants

De façon générale, l'effectif combiné de policiers en service à Pearson (détachés par les divers corps policiers présents sur place) est passé de 290 en 1995 (à l'époque où la GRC s'occupait de la quasi-totalité des services policiers dans les aéroports) à 162 (59 de la GRC, 93 de la police régionale de Peel et 10 des autres corps). Ce déclin est notoire étant donné qu'en 1995, le terrorisme n'était pas perçu comme présentant le même danger qu'aujourd'hui et que les divers groupes du

crime organisé ne collaboraient pas encore entre eux pour déjouer la sécurité dans les aéroports. En outre, l'inspecteur Landry nous a ostensiblement fait remarquer que, dans le même temps où la présence policière accusait un déclin, **le trafic passager augmentait de plus de 100 p. 100 et l'on prévoit même qu'il doublera encore une fois dans les dix prochaines années.**

Le 2 décembre 2002, le commissaire adjoint de la GRC, Garry Loeppky, nous indiquait que la diminution des besoins en effectif était sans doute due au gain d'efficacité technique et à la mise sur pied d'équipes multifonctionnelles. Invité à nous dire s'il y avait tout de même suffisamment de policiers à Pearson, il nous a répondu qu'il y en avait assez pour la sécurité et la sûreté aériennes, mais que l'aéroport gagnerait à avoir plus de personnel pour assurer les autres fonctions. Les membres du comité se sont demandés, à la fin du témoignage du sous-commissaire, si celui-ci avait voulu parler d'un effectif accru pour combattre le crime organisé, comme l'avait indiqué **l'inspecteur Sam Landry le 24 juin 2002**; rappelons que le crime organisé est un grand problème à l'Aéroport Pearson :

« Les dossiers auxquels travaillent nos membres et les statistiques établies montrent qu'il existe une activité criminelle organisée importante au point frontalier le plus important qui se trouve en sol canadien.[...] toute infiltration de notre frontière à l'aéroport de Toronto par des éléments criminels pourrait être exploitée par ceux qui sont associés à l'extrémisme ou au terrorisme. »

Un seul corps policier pour la sûreté aéroportuaire?

Le comité a pris note des avis divergents exprimés par ses témoins quant à la nécessité de mettre sur pied un organisme national pour assurer les services policiers dans les aéroports. Il pourrait s'agir de la GRC seule ou des corps locaux ou régionaux déployés en renforcement de la GRC.

Il y a de bonnes raisons pour soutenir la mise sur pied une police nationale des aéroports, organisme dont les membres subiraient une formation normalisée en matière de sûreté. Une telle organisation, axée sur la lutte contre le terrorisme et contre le crime organisé, favoriserait une plus grande coordination d'action et mettrait fin aux conflits de compétence. Si la GRC était désignée pour assurer la sécurité dans tous les aéroports canadiens, la population aurait la certitude que les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires ne lésinent pas sur la protection policière, par souci d'économie.

L'Association des pilotes d'Air Canada a prêché en faveur de l'application de normes nationales pour les services policiers dans les aéroports, mais elle préfère que l'on maintienne les corps policiers locaux qui connaissent bien la situation sur place. Dans tous les cas, les services locaux de police pourraient continuer à rendre des services fort appréciables dans les

aéroports, mais le comité en est venu à la conclusion **que toutes les questions de sûreté devraient être confiées à la GRC.**

Le comité craint qu'en l'absence de normes nationales, d'une formation nationale et d'une police nationale des aéroports, certains aéroports ne relèguent les questions de sécurité aux oubliettes et que la coordination nationale dans la lutte contre le terrorisme n'en souffre.

Il convient de remarquer qu'en réponse aux recommandations du Comité consultatif sur la sûreté aérienne, Transports Canada travaille à la mise au point de normes de formation et de procédures améliorées pour les corps policiers actuellement présents dans les aéroports. Pour cela, le ministère consulte les différents intervenants afin de déterminer le genre d'intervention policière nécessaire pour assurer la sécurité dans les aéroports et réexamine les besoins sur ce plan dans les aéroports en général.

Le comité admet que différents services policiers doivent être offerts dans les grands aéroports internationaux, comme la supervision des stationnements, la prévention du crime dans les secteurs publics, les patrouilles aux points de contrôle, la lutte contre les stupéfiants et le soutien technique apporté au personnel des douanes et de l'immigration, pour ne citer que ces exemples.

Malheureusement, l'enchevêtrement des compétences, des priorités et des ego ne sont sûrement pas favorables à une amélioration de la sûreté dans les aéroports canadiens. Le

gouvernement fédéral doit insuffler un peu de clarté dans tout cela en instaurant, pour le moins, une norme commune en matière d'action policière dans tous les grands aéroports du pays.

Le comité croit que tous les services policiers touchant à la sécurité des passagers, du fret et des appareils doivent être confiés à la GRC, dans tous les aéroports, quitte à ce que la Gendarmerie confie une partie de ces services à contrat.

Autres témoignages que le comité a recueillis à propos des services policiers dans les aéroports du Canada :

Inspecteur Sam Landry, officier responsable du Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale du Canada, 24 juin : « Les organisations criminelles ont infiltré de nombreuses entreprises légitimes, partout au Canada, pour accomplir leurs desseins criminels. Cette tendance se confirme à l'aéroport Pearson de Toronto. La capacité de faire transiter des articles de contrebande, sans qu'ils soient détectés, à l'aéroport est un élément essentiel du succès des activités criminelles en question. [...] Le souci principal, pour nous tous, c'est l'activité criminelle que nous avons repérée à l'aéroport de Toronto, en rapport avec des organisations criminelles comme le crime organisé au sens classique du terme, le crime organisé d'Europe de l'Est, le crime organisé d'origine asiatique et les

motards hors-la-loi. Nous avons également repéré des cellules d'individus qui s'adonnent à des activités illégales de concert avec des homologues à l'étranger. »

William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 27 novembre 2002 : « ... il faut étendre la présence policière au-delà de ce qui est prévu à l'heure actuelle. Les principaux aéroports internationaux du Canada ont déjà des policiers sur place. D'autres aéroports canadiens font l'objet d'évaluations des besoins en matière de présence policière. Transports Canada travaille avec l'ACSTA et le Conseil des aéroports du Canada afin d'y donner suite. »

Témoin n° 1, ex-superviseur des services de renseignement au sein d'un corps policier, 24 juin 2002 [TRADUCTION] : « À Pearson, on est un peu en présence du syndrome d'agrandissement des fiefs. Il y a une unité d'enquête à l'aéroport. La police de Toronto, la police régionale de Peel et d'autres corps policiers sont également présents. Ce genre de chose ne devrait pas arriver dans le domaine de l'application des lois et les divers organismes du renseignement devraient s'échanger les informations qu'ils recueillent. »

M. Iain Fernie, sécurité régionale, directeur des Opérations, Air Canada, 24 juin 2002 :

« Nous évaluons chaque demande qui nous est présentée par la police. Je dirais que dans la plupart des cas, nous collaborons totalement avec les autorités. »

Le sénateur Banks : « Est-ce que cela pourrait comprendre le placement d'un agent d'infiltration qui se ferait passer pour un employé d'Air Canada? Est-ce que cela s'est déjà produit? »

M. Fernie : « Par le passé, oui. »

Le sénateur Kenny : « Selon des témoignages sous serment que nous avons reçus, des demandes présentées par diverses forces policières au service des ressources humaines d'Air Canada ont été refusées. »

(PLUS LOIN) « Et selon votre expérience, ces demandes sont-elles refusées? »

M. Fernie : « Certaines d'entre elles ont été refusées. »

Le sénateur Forrestall : « Pourquoi? »

M. Fernie : « La décision a été fondée sur notre évaluation de la situation. Selon la situation, nous décidons ou non de coopérer. Dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, nous collaborons entièrement avec la police. Dans certains cas, les polices connaissent mal l'environnement aéroportuaire. Nous sommes donc là pour les renseigner sur les caractéristiques de cet environnement. Dans certains cas, après leur avoir fait part de notre évaluation de la situation, elles décident d'abandonner l'idée. »

Le sénateur Kenny : « C'est la police qui décide, ou c'est parce que la demande a été rejetée par Air Canada? »

M. Fernie : « L'un ou l'autre. Ça peut être parce que la police a décidé de faire autre chose, ou parce que nous avons refusé la demande. »

À peine plus d'une semaine après ces échanges, le *National Post* du 2 août 2002 citait Robert Milton, PDG d'Air Canada, qui aurait déclaré que les allégations selon lesquelles Sa compagnie avait refusé que la police infiltre ses employés de fret afin d'éradiquer un groupe du crime organisé n'était que « pures sornettes ».

C'est cela, oui!

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VII :

VII.1 La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA.

VII.2 Les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires devraient être chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

31
27

Government
Publications



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Tuesday, January 21, 2003

Le mardi 21 janvier 2003

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Volume 2 of 2

Volume 2 de 2

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(The Myth of Security at Canada's Airports)
(Parts VIII to X, appendices and index)
(dated January 2003)

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens)
(parties VIII à X, annexes et index)
(en date de janvier 2003)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*
(Quorum 4)

The Myth of Security
at
Canada's Airports

Standing Senate Committee on
National Security and Defence

January 2003

MEMBERSHIP

37th Parliament – 2nd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

And

The Honourable Senators:

Atkins

Banks

Cordy

Day

Meighen

Smith, P.C.

Wiebe

*Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.)

*Lynch-Staunton (or Kinsella)

**Ex Officio Members*

TABLE OF CONTENTS

PLASTIC KNIVES DON'T CUT IT	6
SYMBOLISM AND REALITY	7
IS YOUR MONEY BEING WISELY INVESTED?	8
OUT OF SIGHT, OUT OF MIND	9
LOOSE LIPS SINK SHIPS.....	11
CANADIANS SHOULD KNOW	
WHAT THE BAD GUYS KNOW	13
I. TRAINING AIR CREW, IMMIGRATION AND CUSTOMS OFFICIALS, AND MAINTENANCE STAFF TO DEAL WITH POTENTIAL THREATS.....	15
Is WHAT YOU SEE WHAT YOU GET?	16
CREWS WANT TRAINING, NOT A WING AND A PRAYER.....	18
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION I, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	25
II. IMPROVING IN-FLIGHT SECURITY	27
INFORMED FLIGHT CREWS.....	27
THE WHOLE TEAM MUST KNOW	28
LET'S ROLL TOGETHER	30
SECURING COCKPIT DOORS.....	30
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION II, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	35
III. DEALING WITH POTENTIAL THREATS CONCEALED IN CHECKED BAGGAGE, PARCELS AND MAIL	37

CHECKED BAGGAGE	38
SNIFFING OUT TROUBLE	40
CANADA TWO YEARS BEHIND	41
MAIL AND PACKAGES.....	43
WHY SHOULD MAIL BE EXEMPT?	47
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION III, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	55
IV. DEALING WITH THE THREAT OF UNDERCOVER TERRORISTS OPERATING INSIDE A TERMINAL.....	57
GOOD APPLES AND BAD.....	59
FRONT TIGHT, BACK SLACK	60
HOW SECURITY CHECKS WORK. SOMETIMES.	62
HAIL MARY PASSES	63
IS THIS A SECURITY CULTURE?	65
"RANDOM" MEANS WILLY-NILLY	67
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION IV, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	75
V. DEALING WITH THE THREAT OF SUBVERSIVES OPERATING FROM THE OUTSKIRTS OF THE AIRPORT	77
AIRPORT NEIGHBOURS WITH NEIGHBOURLY ACCESS TO RAMPS AND RUNWAYS.....	80
PRIVATE AIRCRAFT	83
MAIL CARRIERS, FREIGHT FORWARDERS	86
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION V, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	91
VI. DEALING WITH THE THREAT OF TERRORISTS ATTACKING AIRCRAFT FROM BEYOND THE PERIMETER OF AN AIRPORT.....	93

VII. IMPROVING AIRPORT POLICING.....	97
THREATS GROW, POLICE SHRINK.....	99
ONE FORCE FOR AIRPORT SECURITY?	100
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION VII, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	107
VIII. IMPROVING THE GOVERNANCE OF CANADA'S AIRWAYS.....	109
THE SHELL GAME	111
THE ROLE OF CATSA.....	113
THE RELATIONSHIP BETWEEN CATSA AND TRANSPORT CANADA	117
TURF WARS OVER SECURITY	120
TO DEAL WITH THE PROBLEMS OUTLINED IN SECTION VIII, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	125
IX. ASSURING FINANCIAL ACCOUNTABILITY	127
WHAT ARE LOCAL AIRPORT AUTHORITIES SPENDING ON SECURITY?	130
TO DEAL WITH THE ISSUES RAISED IN SECTION IX, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	135
X. THE NEED FOR A NEW TRANSPARENCY	137
RESPONSIBLE GOVERNMENT IS PREDICATED ON THE PUBLIC'S RIGHT TO KNOW	138
HONEST PEOPLE CAME FORWARD	139
TO DEAL WITH THE ISSUES RAISED IN SECTION X, THE COMMITTEE RECOMMENDS:	141

RECOMMENDATIONS	143
ORDER OF REFERENCE	151
WHO THE COMMITTEE HEARD FROM.....	153
WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD	158
SECURITY IMPROVEMENTS	166
SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT.	170
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY	173
LEGAL OPINIONS PROVIDED TO THE COMMITTEE	186
PEEL REGIONAL POLICE SERVICE	190
EXHIBITS.....	191
STATISTICS.....	194
MEDIA ACTIVITIES.....	196
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE.....	198
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT	213
INDEX	223

VIII. Improving the Governance of Canada's Airways

The Committee is concerned that authority over air travel is wide and vague. Jurisdictions and mandates among various government agencies, police forces and airport authorities present a more tangled web than what is needed to focus on creating not just an efficient and prosperous industry, but also a safe industry. Those responsible for safety within the industry should have a distinct mandate, clear authority, and the will to create and implement successful policy.

A maze-like matrix of departments, agencies and corporations hold responsibilities for security at Canadian airports, and there is a fuzzy Alphonse-and-Gaston relationship between the public and private sector as to who will be responsible if security all goes haywire.

Take the example of who is responsible for the security of mail.

- The airlines are said to be responsible for the cargo they decide to carry – including mail.
- But they are not required to screen mail, because Transport Canada has told them that they can instead get written assurances from Canada Post for each mail delivery, assuring them that Transport Canada protocols have been followed by Canada Post for assuring that the mail is safe.

- Except that Transport Canada will not tell anybody what those protocols are, in the name of national security.
- And while they apparently introduced some new protocols last year, one Transport Canada witness told us last summer that they had not yet had a chance to audit Canada Post to ensure that the protocols are being followed.
- And, in truth, all this is academic, because the Committee was told that Canada Post does not really scrutinize the mail, other than to have its “experienced” employees, who presumably do not have x-ray vision, glance at it on the way by.
- And, even though Canadian airports are expected within the next three years to have equipment in place to inspect passenger baggage for explosive devices, a Canada Post executive assured us that there is no equipment capable of screening the high volume of mail that flows through Canada Post for contents that might endanger an aircraft.

If it is not possible to screen all the mail at Canada Post, the equipment is surely available to screen for the less than 15% of mail that goes out on passenger flights. But there are no plans in the works to do this.

The Shell Game

Who is responsible for ensuring that mailed items don't blow up passenger airliners within Canada's jurisdiction? Is the answer under the Air Canada shell? The Canada Post shell? The Transport Canada shell? Or the new CATSA shell? Or, as appears to be the case at the moment, both all and none of the above.

On Nov. 4, 2002, Capt. Matt Sheehy, Chairman of the Security Committee for the Air Canada Pilots Association, blamed Transport Canada's decision to devolve responsibility for running airports from itself in 1996, turning most of the reins over to the private sector while maintaining the right to issue guidelines and directives and to audit to ensure that they were being met:

"...The devolution of authority that took place in 1996 was primarily driven by an economic initiative . . . a lot of the day-to-day operations of the airports were handed down to the local airport authorities . . . it functioned to a certain degree. It certainly supplied the economic part of it.

However, since 9/11, the whole landscape of the world has changed, and the aviation security certainly has changed dramatically. We are going to make a suggestion to the Senate committee . . . we are going

to ask you to turn the Titanic around because we sincerely believe that the model that we are trying to work with right now is dysfunctional. It might have been able to get through the day before 9/11, but as it stands today, it is not working . . . the Titanic is a pretty big ship, and it has a lot of momentum right now and it may be rudderless. Somebody is going to have to volunteer to get down there and put a rudder back on."

The corporation owner we interviewed on June 24, *in camera* (who has an extensive background as an aircraft charter operator and a pilot, and is on the boards of several aircraft companies) is a bit more cynical:

"There is a huge amount of money for everyone if the public is placated and huge losses if people believe that anything bad might happen... People get on the charters and go off . . . for holidays. Business continues to be done. Freight forwarders continue to do their work. Canada Post gets their stuff in the airplanes. Everyone makes money selling fuel and it is all predicated on an illusion. In one sense, we know it is not safe; but the part that is not illusory is that everybody is making money; we are all making money. If we scare the hell out of everyone, we will not make money..."

The Role of CATSA

In response to the events of September 11, the federal government established the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) on April 1, 2002 as a non-profit Crown Corporation reporting to Parliament through the Minister of Transport, with a mandate to deliver screening services at 89 designated airports. CATSA was also given responsibility for acquisition, deployment and maintenance of explosive detection equipment at airports, to inspect baggage, and to manage the Aircraft Protection Officers program.

On November 5th, after repeated criticism before our Committee concerning the poor quality of inspections of anybody at airports other than passengers and flight crew, the government assigned two new responsibilities to CATSA. They are:

- the implementation of an enhanced restricted area pass system for Canadian airports
- random screening (searching) of non-passengers entering restricted areas.

CATSA is mandated as the delivery agency for these security services, with Transport Canada monitoring and regulating. Witnesses told the Committee that there is still confusion regarding the roles of the various entities involved in aviation

security – especially when trying to decipher the lines of authority between CATSA and Transport Canada.

Said Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association, Nov. 4, 2002: "...The component parts of aviation security are many and far-flung and require a central focal point to integrate associated measures effectively.

The formation of the Canada Air Transport Security Authority (CATSA) falls far short of this vital requirement. This agency is incapable of addressing many airborne security issues as it is primarily mandated to oversee ground screening issues. In addition, it seeks no direct input from those being protected or those legally mandated to assure airborne security, the public and the pilots respectively.

...We are certainly not getting the bang for our buck, for our 12 bucks."

(LATER) ...I think [CATSA] probably has the mandate [to give centralized leadership to national air security], but they are not taking that broad a brush stroke at it . . . They have taken a very narrow view of what their mandate is."

Despite hours of testimony from representatives of Transport Canada and CATSA as to the division of responsibilities between the two bodies, it remains unclear to the Committee

which of the two is meant to take the lead when it comes to airport security, although, in the end, most of the testimony suggests that CATSA is only meant to play a supporting role – a disappointment to many people in the industry who would like to see one national agency take charge of airport security.

Transport Canada claims it has a handle on potential wayward behaviour of private operators that have been given so much more independence under devolution – air carriers, airport authorities, freight forwarders, sky services, caterers, and the rest:

Paul Kavanagh, Ontario Regional Director, Security and Planning, Transport Canada, June 24, 2002: “We can levy administrative and monetary penalties. We are also authorized to suspend, issue, revoke or deny the renewal of documents of entitlement or certification, primarily on the screening point.”

Nevertheless, Transport Canada audits of these operations can be few and far between, and primarily based on the honesty these operators employ in keeping the records that the federal department requires. Suspensions and revocations appear to be more of a theoretical threat than a real one. What Transport Canada appears to be counting on was referred to in passing by

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada, on Dec. 2, 2002: “Additional levers at our disposal [beyond Transport Canada's regulatory regime and potential

for enforcement] are: first, good security is good for business; and second, no airport wants Transport Canada or anyone else to suggest that they are not being responsible."

The Committee believes that good security is good business. The Committee also believes that it will turn out to be bad business to provide the illusion of good security at the front door, while scrimping on security at the back door. It wouldn't take many more disasters to cripple the air travel industry. All business involves risk, but the risks currently being taken in Canada's air travel industry are unacceptable.

Airlines in Canada have been relieved of the cost of clearing passengers through security. This responsibility has been taken over by CATSA. Passengers are paying directly for their own security clearance through the \$12 air travellers security charge. So far, Canadian airlines have mainly complained about how this \$12 surcharge is dampening demand.

The airlines remain silent about the money they are saving at security gates – money that could be put into lower fares to encourage demand, or into enhanced security in other areas to restore passenger confidence. *The Committee believes that enhanced security should be a priority for all concerned, including the airlines. Good ethics are often good business.*

The Relationship Between CATSA and Transport Canada

At times CATSA appeared to be little more than a delivery agency for Transport Canada. At other times its CEO, **Jacques Duchesneau**, seemed to see himself as the point man on airport security, as stated on November 25, 2002: "My job is to ensure that when passengers get on board they are safe. That job is a big task."

In the following exchange, Transport Canada would appear to believe it has the intelligence resources to ascertain what kind of policing should be done at Canadian airports, while CATSA does not. But CATSA seems to believe it has the ability to determine what training screeners need in the wake of September 11:

Sen. Wiebe, Nov. 25, 2002: "The thing that bothers me is that policy by Transport Canada says that yes, according to risk assessment there should be a certain level of policing at airports . . . Why, then, should you have to go back to the minister and ask for funding [for policing] that goes to airport B? Why do you not have the authority to make that part of your budget?"

Mr. Baker: "First, the intelligence issue regarding all this information rests with Transport Canada. The regulator is Transport Canada. They set the standard..."

Sen. Wiebe: "Do you not do the risk assessment?"

Mr. Duchesneau: "...We do not do any intelligence investigation . . . We are not equipped and it is not in our mandate to do that."

Sen. Wiebe: "When it comes to determining what level of training screeners need, is that decision made by Transport Canada or by you people?"

Mr. Duchesneau: "We make that decision."

Sen. Wiebe: "What's the difference?"

Mr. Duchesneau: "It is totally different. We have the means to do training. We know exactly what our standing and operating procedures are, so we train people accordingly. However, when it is time to make a threat assessment, we need intelligence to do that. It is not in our mandate to do intelligence."

Moments later, **Sen. Cordy** asked **Mr. Duchesneau**, "What do you expect the challenges to be for CATSA in the years to come?" His response was quick: "Always being one step ahead of people who have bad intentions."

With respect, the Committee believes that CATSA, as an arm's length security agency, will have a hard time staying one step ahead of people with bad intentions if it does not have an intelligence component. And if it does not have an intelligence component, why is it training airport personnel? Surely security training is *based* on intelligence.

During the appearance of CATSA witnesses the Committee was not able to clarify how the agency is involved in setting the standards and auditing the new restricted area pass system for the screening of non-passengers at airports. Will CATSA design the new pass system? Or will committees at Transport Canada?

Turf Wars over Security

There also appears to be a split in authority at Transport Canada on the security file. **William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada**, acknowledged that two branches – security and civil aviation – both have some measure of jurisdiction for training flight and cabin crews, an area in which the Committee heard vocal complaints about the fact that no new security training is supposed to come on stream until the summer of 2003 – nearly two years after September 11, 2001. Mr. Elliott denied that there is any “turf war” between the two directorates, but **Richard Balnis, Senior Research Officer at CUPE**, begged to differ in testimony on **Nov. 18 2002**. He said following the introduction of armed APOs in passenger cabins, flight crews anxiously petitioned Transport Canada for training on how to deal with this new situation.

“ . . . we literally had one [Transport Canada] director general for security and the other [Transport Canada] director general for civil aviation within about two hours on the phone saying ‘He is not supposed to be doing it. I am supposed to be doing it,’ and vice versa, and at the end of the day, we said ‘Come on, guys. We need the procedures.’”

More than a year later, the procedures have still not arrived. Confusion regarding direction over airport security goes beyond any divisions at Transport Canada, and beyond any

division of responsibility between Transport Canada and CATSA. It exists at the airports themselves. As noted earlier, **Inspector Sam Landry, head of the RCMP contingent at Pearson International Airport**, sent the Committee a list of 56 different entities that have some security responsibilities at the airport. [Appendix V].

Responsibilities among airlines, airport authorities, various police forces, Canada Post, the Canada Customs and Revenue Agency and many others are not only unclear to outsiders, but are sometimes unclear to the players themselves. It is not surprising that, on several occasions, the Committee was told that responsibility for a particular dimension of security belonged to another agency, only to have this denied by that agency in later testimony. **The Committee never did find out who is in charge of an aircraft when an armed APO is on board.** We presume that the pilot is. But nobody told us for sure.

On Nov. 4, 2002, **Chuck Wilmink, a consultant and formerly Corporate Security Manager for Canadian Airlines**, gave the Committee a good example of how divided responsibility could lead to a serious security breach. There are two areas of security at the airport. Air carriers and now the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) are responsible for the passenger screening area, while the airport authority is responsible for airport site security. One night when Wilmink was a manager at Vancouver Airport he accidentally set off an alarm at one of the passenger screening doors in the international terminal. He waited for half an hour for security to show up, but when they

did not, continued with his audit. Three hours later, that alarm was still sounding.

The next day he raised the issue with airport security. They said it was not their responsibility to answer that alarm because the airlines are in charge of the passenger gates. But the airlines share the gates that they use for ninety minutes at a time. Otherwise there is no one at the gate. On the night in question there had not been any airline staff at the gate and hence no one to report the alarm or to respond to it. Thus, says Mr. Wilmink, "that conflict, 'it is your responsibility, no, it is yours', leads to big holes, big gaps. If you put them together in one group, it would be a lot better."

While divisions of responsibility are inevitable, the Committee believes that there should be one central agency with overall responsibility for all aviation security issues. There are a lot of links in a security fence. Somebody has to ensure that they are strong enough, and coordinated enough, to protect the territory in an emergency.

The answers the Committee received to the following questions -- when answers were forthcoming -- were often fuzzy.

- Who is in charge of an aircraft during a terrorist incident -- the Captain or the APO(s)?
- If the aircraft is still on the ground who would be in charge during a hostage taking incident -- the captain, the APOs, the RCMP or the police of local jurisdiction?

- When a passenger checks in, who has jurisdiction re: determining whether or not the passenger could be a problem -- the ticket agent who works for an airline or the police responsible for airport security?
- Who has the ultimate responsibility for ensuring that cargo (including parcels and mail) is properly searched before it enters an aircraft -- the airline, Canada Post, the freight forwarder, Transport Canada, or CATSA?
- Who is responsible for airport perimeter security -- the airport authority, the local police force, or Transport Canada?
- In an airport, who has ultimate responsibility for security -- the airport authority and its contract police and security guards, the local Transport Canada officials, or CATSA?

Canada needs a single entity with overall managerial responsibility for aviation security that can implement a national system to be consistently applied and administered. *It does not have one.* The Committee will continue to monitor the issue of defining lines of clear authority in the interests of more effective aviation security.

Other testimony the Committee heard on the issue of governance:

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, Air Canada Pilots Association, Nov. 4, 2002: "... (CATSA is) not giving any direction to the air marshal program, so far as we know. All they are doing is taking care of the cost structure and the accounting aspects of paying for it . . .

... Transport Canada has now created another bureaucracy to separate them from the issues at hand.

... What you have now is eight or nine different entities across the country all basically controlling national security. To me that is wrong.

I believe that aviation security is a national security issue, and it should not be in the hands of the local airport authorities. They have a role to play, certainly, but it boggles my mind to think that they'll be dictating national security issues for all Canadians."

To deal with the problems outlined in Section VIII,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

VIII.1 Transport Canada should continue to be responsible for the development of policy and standards for aircraft and airport security and should be responsible for verification that security policies are being implemented to its standards by CATSA, airport authorities, airlines, and police or other security personnel;

VIII.2 CATSA should be responsible for the design and delivery of all mechanisms and training to assure air travel security, including the management and security screening of the restricted areas of the airport and the security screening of all persons and things boarding aircraft in Canada.

VIII.3 National standards be effectively and consistently implemented. CATSA should develop an intelligence capability in order to effectively carry out its responsibilities.

VIII.4 CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.

VIII.5 The Auditor General of Canada should conduct audits – including value for money audits – of security expenditures both by the federal government and airport authorities (the Minister of Transport should make this possible through new legislation.)

IX. Assuring Financial Accountability

Both the Committee and Auditor General Sheila Fraser are concerned that the financial regimes of both the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and the airport authorities are preventing the public from knowing how much of the air travellers security charge is spent at each airport by CATSA and other departments and agencies, as well as how much each Airport authority is spending on security.

There is a distressing lack of transparency between airport authorities and the travelling public. Questions arise as to what is being done with money raised through security taxes and airport improvement taxes, and how funds raised may or may not be being diverted into other areas – including business ventures such as offshore subsidiaries – that may have nothing to do with serving the Canadian public.

The Committee believes that sufficient information should be made public to show consumers what value they are getting for the \$12 air travellers security charge.

The Committee has been frustrated in attempting to determine how much is being spent on aviation security, by whom and for what. There are two broad areas of concern here. First, how much of the incremental expenditures are covered by the \$12 surcharge? Is \$12 not enough, just right, or excessive? Second,

how are local airport authorities allotted their share of security money, and how do we know where it is spent?

William Elliott, Assistant Deputy Minister, Transport Canada, on Dec. 2, 2002, did tell the Committee: "...The government has stated that its intention is to match revenues and expenditures – match revenues from the air travellers' security charge with expenditures relating to [incremental security]... The government has also undertaken to do an annual review of those revenues and expenditures. The first such review is currently underway. The Auditor General has been asked to examine the revenues and the expenditures to provide assurances to Canadians that in fact there will be a balance between them."

Both **Mr. Duchesneau, the CEO of CATSA**, and **Transport Minister Collenette** pointed out that CATSA is funded through the Consolidated Revenue Fund (CRF) – the \$12 air travellers security charge is not designated, as such, for security improvements – so neither felt they could match revenues against expenditures. Both said they were simply "spenders," rather than "collector/spenders."

Minister Collenette did say that the Auditor General would be able to assess whether \$12 per departure is too much given expenditures on improved security, and whether new funds for security are being appropriately spent.

However, when **Auditor General Sheila Fraser** testified before the Committee on **Nov. 18, 2002**, she was considerably less optimistic that such a definitive accounting would ever be possible. She explained that the fee is collected by the Canada Customs and Revenue Agency from the air carriers, and deposited in the Consolidated Revenue Fund with most, but not all, expenditures made by CATSA.

In order to get a clear picture regarding the balances between funds collected and disbursed, Ms. Fraser said that she would require a statement from the Department of Finance clearly showing the revenues collected and disbursed from the Consolidated Revenue Fund, as well as a statement by CATSA delineating its expenditures.

Ms. Fraser said that the Department of Finance was attempting to prepare such a statement, and had asked the Auditor General's Department to audit it, which it intends to do over the next few months.

How much will this audit really show? The Auditor General is in negotiations with CATSA as to the level of detail the agency should provide on its financial statements. She has some concern that the specific data offered with regard to expenses will not be sufficient to ensure a sound value-for-money audit. CATSA, in any event, will only be able to account for the money it spent, not the total disposition of the \$12 fee.

The federal government must demonstrate to Canadians that the money that it is collecting from Canadians for

incremental air passenger security is in fact being wisely used on improved air passenger security.

Will the auditors be able to determine what is incremental, versus what was being spent before that date? The Committee received no assurances that any breakdown will be given of how much has been collected by each airport in taxes, and how much is being spent on incremental security at each airport, by category. The Auditor General told us she was not satisfied that CATSA has been organizing its books so it will be able to provide this kind of information.

She was also concerned that the time lag between the point that the funds were collected, to the point when they were spent, may make it impossible to arrive at a conclusive assessment of whether the \$12 fee was totally and appropriately spent.

What are Local Airport Authorities Spending on Security?

Our second concern is that the Auditor General has no right to audit local airport authorities on how much they are spending on security. Ms. Fraser told us these authorities are private corporations, beyond her reach. She expressed concern about the way airport authorities collected and spent their funds (quite apart from security issues), on their financial viability, on the debt load some were carrying, and on their offshore

subsidiaries. However she pointed out that, for those airport authorities that rent their premises from Transport Canada, as a condition of the lease agreements Transport Canada has the right to audit the airport authorities. She did not, she said, feel that Transport Canada was exercising this right as diligently as they should, and pointed out that in any event the lease agreements as they currently stood provided for no penalties should any such audit show serious security deficiencies.

Auditor General Sheila Fraser, Nov. 18, 2002:

"...Transport Canada should be actively managing those leases. One of the issues that we mentioned at the time was that they had not fully transformed from an operating department into one that was managing the leases adequately. They needed to do more work on insuring that the lease conditions were being respected and in finding out what was happening in things like subsidiaries and contracting, but we have not yet gone back to see what improvements have been made since then."

Shahid Minto, Assistant Auditor General

(Citizenship and Immigration), Nov. 18, 2002: "When we did our audit in 2000, we pointed out to Transport Canada that, although they are no longer running the airports, they are the landlord with a lease, with which comes certain obligations. They also have obligations for the security and viability of the airport system. Under that, there are some things they should know."

The problem was at that time, The Department of Transport had not thought of most of these issues. They were so busy divesting themselves of the airports that they had not prepared themselves for the next phase.

In response to the Public Accounts Committee, they have said that they are trying to do more active monitoring. I have no idea what that means. When we go back to do our follow-up we will find out."

For its part, Transport Canada claimed that audits of airport authorities were regularly done. However, to the best of the Committee's knowledge, such audits related only to the receipt of rent owed to Transport Canada at the half dozen airports where facilities are rented, as well as the appropriate expenditure of policing funds given to the authorities by CATSA on Transport Canada's instruction.

In short, *there is no existing method of determining whether the airport authorities are spending appropriate amounts on security*. Nor can we determine whether these amounts increased, or decreased, subsequent to September 11, 2001. However the dramatic reduction in the number of police officers on site at Pearson International over recent years sends a worrying signal in this regard.

The Committee heard testimony that there have been occasions at Pearson Airport when entire plane loads of passengers

arriving from outside Canada have been directed through open doors into the general population without the benefit of a Customs or Immigration inspection. Customs officers only became aware of the security lapse when the passengers tried to force their way back into the Customs hall to reclaim their baggage. Somebody - the airlines, the airport authority, Transport Canada, customs and immigration officials, police - should be making sure these kinds of things don't happen, which may require spending a little money.

The refusal of Louis A. Turpen, President and Chief Executive Officer of the Greater Toronto Airports Authority (GTAA), to appear before the Committee to discuss these kinds of issues did not send an encouraging signal.

The Committee believes that the Canadian taxpayer has a right to know how its taxes are being spent – all the more so when a specific tax for a specific purpose is assessed. In this regard we regret the Government's decision to assign the proceeds of the \$12 air travellers security charge to the Consolidated Revenue Fund, where its entry into the vast morass of government funding makes it more difficult to track.

It is our belief that even where security funds are not taxpayers' dollars – as in the case of the "improvement fees" charged by the airport authorities – the travelling Canadian public has a right to know whether money collected is being spent for the purposes being claimed.

The Committee expects – and Canadians will demand – that the federal government will address these issues in the coming months.

To deal with the issues raised in Section IX,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

IX.1 The Government of Canada detail how much money is being collected from the \$12 air travellers security charge – better known as the departure tax – and from which airports;

IX.2. The Government of Canada account for how much of the \$12 air travellers security charge, is being spent by CATSA, and how much is being spent by other departments and agencies and how much is being spent at each airport and for what;

IX.3 That CATSA fully report the amounts that it is spending on its internal administration and report annually how much it has spent at each airport for: passenger screening, mail and cargo screening, airside searching of non-passengers, policing; and

IX.4 That the Government of Canada introduce legislation providing the Auditor General of Canada with the power to audit each airport authority for accuracy, and value received for all security revenues and expenditures made by the authority, which would complement ongoing auditing and supervision by Transport Canada of security expenditures by airport authorities.

X. The Need for a New Transparency

The Committee expresses its sincere thanks to the many witnesses who provided testimony during our hearings. Many private individuals, unions, academics and government officials volunteered or gave willingly of their time and knowledge and, in so doing, showed a genuine concern for the safety of air travel in this country. The Committee is grateful to the more candid witnesses who came before it. If much of the forthright testimony we heard came from people who actually work at airports and on passenger aircraft – rather than those responsible for maintaining appearances and defending the system – it is also fair to say that some senior government and corporate officials were at least more frank than others about what needs to change. Much of the testimony we heard showed a genuine concern that air travellers in Canada be offered genuine security in the air, rather than the pretense of security.

However, the Committee was often dismayed and disappointed at attempts by many senior officials from both government and the private sector, to suggest that it is not in the public interest to talk about security weaknesses that need to be addressed quickly, and are clearly not being addressed quickly. This manifested itself in refusal by some witnesses to answer questions put by the Committee, refusal of some organizations to deliver witnesses knowledgeable on security issues, and in some cases outright refusal of at least one organization, the Greater Toronto Airport Authority – and its contractee, Peel Regional Police – to appear at all.

Responsible Government is Predicated On the Public's Right to Know

Parliamentarians understand balance. The Parliament of Canada has helped create what is possibly the most balanced society in the world – a place where freedom and knowledge go hand in hand with responsibility. The future of Canadian democracy depends on being open with the people unless there is some clear reason why openness would endanger our society. In this case, the senators sitting on this Committee, with broad collective experience in the law, in governance, and the needs of the Canadian people, determined that openness on these issues could only make Canadians more secure.

There can be no acceptable rationale for refusing to participate in discussing public security before the Parliament of Canada – particularly when potentially fatal flaws in the public security system are being discussed in coffee shops every day by the tens of thousands of airport and airline workers who know all too well that they exist.

Honest People Came Forward

The Committee has the right of subpoena to both summon witnesses and to insist that they answer questions truthfully. We did not choose to subpoena. Instead we went looking for alternate witnesses who we thought would be caring and candid about discussing real problems and how to solve them.

We certainly found those witnesses – particularly with respect to the failures at Pearson International Airport. No testimony was more damning concerning the illusion of security versus the reality of security than the testimony we heard on the gaps in security at Pearson.

To those witnesses who clearly believed that authority cannot be honourably exercised unless the people over whom it is exercised are provided with the evidence to assess whether it is being wisely exercised, the Committee extends its gratitude and admiration.

In the interests of the public of Canada – particularly air travellers in this country – we sincerely hope that those with the power to rid airports and aircraft of the security flaws that we have outlined in this report take our words seriously, and get on with the job at hand. The people should move quickly, before any of us are forced to raise our eyes to more tragedy falling from our skies.

It would be laughable – if it were not so sad – that Air Canada officials refused to answer the simple question of what airport clerks do, when they are receiving parcels that will go on passenger planes, to assure that those parcels are not dangerous. They would not answer the question for a committee of Parliament – despite the fact

that the laws of this country clearly show that they *must* answer such questions – when any courier who has ever delivered a parcel to an airport knows the answer to that question.

We chose not to force this issue, partially because it would have delayed the Committee's work, and we feel there is an urgency to prod all those responsible for security in the air passenger industry to get on with the job of improving security that is clearly inferior to what passengers need, and are paying for.

It is rare – either in the world of bureaucracy or the world of private profit – that reforms are made in the public interest until the public knows the truth about how it is being treated. Those persons who refused to be candid with our Committee were not being protective of the public. They were being protective of themselves, and their own vested interests.

In the interests of the public of Canada – particularly air travellers in this country – we hope that those with the power to rid airports and aircraft of the security flaws that we have outlined in this report take the report seriously, and get on with the job. Quickly, before more people are victimized.

To deal with the issues raised in Section X,

THE COMMITTEE RECOMMENDS:

X.1 The federal government should design and implement air travel security measures that provide transparency and full financial accountability to the Canadian public.

X.2 Airport authorities and the airlines must recognize that security of air travel is the public's business and be forthright in explaining the measures they are taking to protect against terrorist or criminal activity, on the ground, and in the air.

RECOMMENDATIONS

Section I

I.1 Transport Canada should, by March 31, 2003, finalize and issue training standards programs to equip cabin crews to deal with terrorists and/or terrorist materials. All flight crews should have completed training by September 30, 2003.

I.2 The Canada Customs and Revenue Agency and Immigration Canada should, by June 30, 2003, offer substantive evidence to the Committee that they have addressed the Auditor General's recommendations to improve training that will help airport personnel identify persons "likely to engage in criminal activities or endanger the safety of Canadians." They should also demonstrate that they have made arrangements to gain access to police databanks that would assist in such identification, and have provided their employees with the training and technology required to take advantage of these databanks.

I.3 Transport Canada should, by September 30, 2003, ensure that all Canadian passenger airlines are providing training courses to maintenance personnel and other personnel working in proximity to aircraft to help them identify potentially dangerous situations and materials.

Section II

II.1 All flight crew should be informed when an Aircraft Protective Officer (APO) is on board.

II.2 Transport Canada should, by June 30, 2003, require design completion of a double door system or systems to protect cockpits, and order air carriers to complete the installation of such systems by December 31, 2004.

II.3 APOs should be instructed by the RCMP to be prepared to intervene in violent disruptions in passenger cabins, and certainly be prepared to intervene if crew or passengers' lives are threatened, and not necessarily to restrain themselves until the very moment that any assault is launched on the cockpit.

II.4 Pilots should not be armed.

Section III

III.1 Dedicated and trained personnel should immediately begin carrying out random and targeted screening of all checked baggage, parcels, mailbags, and cargo.

III.2 CATSA should implement full multi-layer screening (vapour detection supplemented by x-rays and other kinds of searches) of all checked baggage, mailbags and cargo by January 1, 2004.

III.3 The practice of offering blanket security shortcuts on the basis of being a "known shipper" shipping by air carrier should be discontinued. The Committee encourages the development of a protocol for shippers based on their known reliability, similar to the one currently being introduced under the Smart Borders arrangement with the United States.

III.4 People, cargo and aircraft coming from small airports without sophisticated screening systems should receive a full screening when they arrive at an airport under CATSA's jurisdiction.

Section IV

IV. 1 CATSA should issue national passes for air crew and all other persons who fall more naturally under a national, rather than a regional, jurisdiction. If local airport authorities are permitted to continue to issue passes allowing access to restricted areas at their airports, these local passes should be

- **Of national, uniform design, based on national configurations defined by the Canadian Air Transport Security Association,**
- **Cancelable by CATSA**
- **Validated through CATSA's national database.**

IV.2 All Canadian airports, by December 31, 2003, should introduce new electronic airside access passes, containing biometric identifiers, that

- **Are encoded to prevent access to zones beyond any employee's work area**
- **Expire automatically after three years**
- **Can be deactivated by a central control mechanism at any time**

IV. 3 CATSA should be the issuing authority for passes for all employees, contract workers, other personnel and vehicles permitted airside access.

IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should

be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

Section V

(This Recommendation repeated from Section IV)

IV. 4 CATSA should be responsible for assuring that these persons and vehicles are physically searched on entry to restricted areas at Canada's airports. Persons and vehicles leaving those areas should be searched on a random basis, with provision for more extensive exit searches whenever extraordinary threats are perceived.

This Recommendation Repeated from Section IV)

IV. 5 The current 5-point background check for restricted area passes: Canada Police Information Centre (for criminal record), CSIS (for potential security threats), and Transport Canada (domicile, employment background and credit records) should be conducted every three years, replacing the current schedule of every five years.

(This is a New Recommendation Contained Only in Section V)

V. 1 Transport Canada should require that private aircraft departing airports under CATSA's supervision should not leave until aircraft, passengers and their baggage have been screened.

Private aircraft departing from any air facility not supervised by CATSA should be searched on arrival, whether they arrive from private air fields in Canada or any locations in foreign countries in order to ensure the integrity of security at Canadian airports.

Section VI

No recommendations at this time.

Section VII

VII.1 All airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP under contract to CATSA.

VII.2 Local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security.

Section VIII

VIII.1 Transport Canada should continue to be responsible for the development of policy and standards for aircraft and airport security and should be responsible for verification that security policies are being implemented to its standards by CATSA, airport authorities, airlines, and police or other security personnel;

VIII.2 CATSA should be responsible for the design and delivery of all mechanisms and training to assure air travel security, including the management and security screening of the restricted areas of the airport and the security screening of all persons and things boarding aircraft in Canada.

VIII.3 National standards be effectively and consistently implemented. CATSA should develop an intelligence capability in order to effectively carry out its responsibilities.

VIII.4 CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security.

VIII.5 The Auditor General of Canada should conduct audits – including value for money audits – of security expenditures both by the federal government and airport authorities (the Minister of Transport should make this possible through new legislation.)

Section IX

IX.1 The Government of Canada detail how much money is being collected from the \$12 air travellers security charge – better known as the departure tax – and from which airports;

IX.2. The Government of Canada account for how much of the \$12 air travellers security charge, is being spent by CATSA, and how much is being spent by other departments and agencies and how much is being spent at each airport and for what;

IX.3 That CATSA fully report the amounts that it is spending on its internal administration and report annually how much it has spent at each airport for: passenger screening, mail and cargo screening, airside searching of non-passengers, policing; and

IX.4 That the Government of Canada introduce legislation providing the Auditor General of Canada with the power to audit each airport authority for accuracy, and value received for all security revenues and expenditures made by the authority, which would complement ongoing auditing and supervision by Transport Canada of security expenditures by airport authorities.

Section X

X.1 The federal government should design and implement air travel security measures that provide transparency and full financial accountability to the Canadian public.

X.2 Airport authorities and the airlines must recognize that security of air travel is the public's business and be forthright in explaining the measures they are taking to protect against terrorist or criminal activity, on the ground, and in the air.

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

APPENDIX I
ORDER OF REFERENCE

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

“b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Audcent, Mr. Mark, Law Clerk (December 2, 2002)

Baker, Mr. Mike, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority (November 25, 2002)

Balnis, Mr. Richard, Canadian Union of Public Employees (CUPE) Senior Research Officer (November 18, 2002)

Barrette, Jean, Director Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada (November 27, 2002; December 2, 2002)

Begley, Inspector Jim, Federal Policing Service, Vancouver International Airport, RCMP (November 2001)

Bonnell, Mr. R.J. (Ray), Superintendent Officer in Charge, Protective Services Branch, Royal Canadian Mounted Police (RCMP) (December 2, 2002)

Bramah, Mr. Brian, Regional Director, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada (November 2001)

Bullock, Ms Margaret, Manager, Security Awareness, Policy and regulations, Corporate Security, Air Canada (November 2001)

Castonguay, Staff Sergeant Charles, RCMP (November 2001)

Clapham, Superintendent Ward D., RCMP, Richmond Detachment (November 2001)

Collenette, The Honourable David Michael, Minister of Transport (December 2, 2002)

Cooper, First Officer Russ, Toronto Representative, Security Committee, Air Canada Pilots Association (November 4, 2002)

Deemert, Mr. Rob, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers (August 15, 2002)

APPENDIX II

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Devlin, Mr. Bill, Manager Hub Development, Air Canada
(November 2001)

Duchesneau, Mr. Jacques, President and Chief Executive Officer,
Canadian Air Transport Security Authority (November 25,
2002)

Duncan, Mr. Mark, Vice-President, Operations, Canadian Air
Transport Security Authority (November 25, 2002)

Duquay, Mr. Yves, Senior Director, Corporate Security Risk
Management, Air Canada (November 2001)

Elliott, Mr. William, Assistant Deputy Minister, Safety and Security
Group, Transport Canada (November 27, 2002; December 2,
2002)

Enger, Inspector Tonia, Operations Officer, RCMP, Richmond
Detachment (November 2001)

Fernie, Mr. Iain, Regional Security operations Manager, Air Canada
(June 24, 2002)

Flagel, Mr. Brian, Customs Border services, Canada Customs and
Revenue Agency (November 2001)

Fleshman, Mr. Larry, General Manager, Customer Service, (Pearson
Airport), Air Canada (June 24, 2002)

Fraser, Ms. Sheila, Auditor General of Canada (November 18, 2002)

Goupil, Mr. Pierre, Commanding Inspector, Sûreté du Québec
(November 2001)

Hebert, Ms. Barbara, Regional Director, Customs, Greater Toronto
Area Division, Canada Customs and Revenue Agency
(June 24, 2002)

Jenkins, Ms. Wilma, Director, Immigration Services, Citizenship and
Immigration Canada (June 24, 2002)

APPENDIX II

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Johns, Mr. Fred, General Manager, Logistics and Processing Strategies, Canada Post (August 15, 2002)

Johnson, Captain Don, President, Air Canada Pilots Association (November 4, 2002)

Kasurak, Mr. Peter, Principal Office of the Auditor General (November 18, 2002)

Kavanaugh, Mr. Paul, Regional Director, Security and Emergency Planning, Transport Canada (June 24, 2002)

Laflamme, Mr. Art, Senior Representative, Air Line Pilots Association, International (August 14, 2002)

Landry, Inspector Sam, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment, RCMP (June 24, 2002)

Lefebvre, Mr. Paul, President Local 2323, International Association of Machinists and Aerospace Workers (August 15, 2002)

Loepky, Mr. Garry, Deputy Commissioner Operations, Royal Canadian Mounted Police (RCMP) (December 2, 2002)

Luloff, Ms. Janet, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada (November 27, 2002; December 2, 2002)

Maines, Mr. Warren, Director, Customer Service (Pearson Airport), Air Canada (June 24, 2002)

McInenly, Mr. Peter, Vice President, Business Alignment, Canada Post (August 15, 2002)

McLeod, Mr. Dave, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers (August 15, 2002)

Minto, Mr. Shahid, Assistant Auditor General (November 18, 2002)

Morency, Mr. Andre, Regional Director General, Ontario Region, Transport Canada (June 24, 2002)

APPENDIX II

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

Murray, Ms Anne, Vice President, Community and Environmental Affairs, Vancouver International Airport (November 2001)

Nelligan, Mr. John Patrick, Senior Partner Law Firm of Nelligan O'Brien Payne LLP (December 2, 2002)

Neumann, Ms Suzanne, Customs and Excise Union (November 2001)

Pelletier, Ms. France, Canadian Union of Public Employees (CUPE) Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division (November 18, 2002)

Pharand, Mr. Pierre-Paul, Director Airport Authority (November 2002)

Pichette, Mr. Pierre-Paul, Assistant Director, Montreal Urban Community Police Department (November 2001)

Pigeon, Mr. Jean Francois, Acting Director, Security, Montreal Airport Authority (November 2001)

Pigeon, Mr. Jacques, General Counsel Legal Services, Department of Justice, Transport Canada (December 2, 2002)

Quinlan, Mr. Grant, Security Inspector, Transport Canada (June 24, 2002)

Richmond, Mr. Craig, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport (November 2001)

Sheehy, Captain Matt, Chairman, Security Committee Air Canada Pilots Association (November 4, 2002)

Sheridan, Mr. Norman, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency (June 24, 2002)

Slater, Ms Scenery Customs and Excise Union (November 2001)

Spraggett, Mr. Ernest, Director, Commercial Operations, Canada Customs and Revenue Agency (June 24, 2002)

APPENDIX II

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

St. John, Mr. Peter, Professor (retired), International Relations,
University of Manitoba (November 25, 2002)

St. Pierre, Mr. Jaquelin, Commanding Officer, Post 5, Montreal
Urban Community Police department (November 2001)

Starck, Mr. Richard, Senior Counsel, Federal Prosecution Service,
Quebec Regional Office; Department of Justice
(November 2001)

Stiff, Mr. Bob, General Manager, Corporate Security, Canada Post
(August 15, 2002)

Wilmink, Mr. Chuck, Consultant (November 4, 2002)

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

During its study on airport security, the Committee conducted site visits at two airports, Dorval (Montreal) and Vancouver. The Committee also heard witnesses in Toronto as well as in Ottawa.

Fact-finding Visit to Dorval Airport (November 5, 2001)

Who we saw:

- Staff Sergeant Charles Castonguay, RCMP
- Mr. Pierre-Paul Pharand, Director Airport Authority
- Mr. Jean Francois Pigeon, Acting Director, Security, Montreal Airport Authority
- Mr. Pierre-Paul Pichette, Assistant Director, Montreal Urban Community Police Department
- Mr. Jaquelin St. Pierre, Commanding Officer, Post 5, Montreal Urban Community Police department
- Mr. Pierre Goupil, Commanding Inspector, Sûreté du Québec
- Mr. Richard Starck, Senior Counsel, Federal Prosecution Service, Quebec Regional Office, Department of Justice

What we heard:

Equipment; Screening baggage; Organized crime; Issuing and control of passes; Governance; Emergency response procedure; Co-ordination among agencies working at the airport; Screening of airside workers; Security checks; Threat evaluation.

Fact-finding Visit to Vancouver Airport (November 2001)

Who we saw:

- Mr. Craig Richmond, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

- Mr. Brian Bramah, Regional Director, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada
- Inspector Tonia Enger, operations Officer, RCMP, Richmond Detachment
- Superintendent Ward D. Clapham, RCMP, Richmond Detachment
- Inspector Jim Begley, Federal Policing Service, Vancouver International Airport, RCMP
- Mr. Brain Flagel, Customs Border Services, Canada Customs and Revenue Agency
- Mr. Yves Duquay, Senior Director, Corporate Security Risk Management, Air Canada
- Ms Margaret Bullock, Manager, Security Awareness, Policy and Regulations, Corporate Security, Air Canada
- Mr. Bill Devlin, Manager Hub Development, Air Canada
- Ms Anne Murray, Vice President, Community and Environmental Affairs, Vancouver International Airport

What we heard:

Access to restricted areas; Pre-board screening of passengers; National standards for technology, training and screening; Issuing and checking of passes; Governance; Policing; Organized crime; Customs; Cargo; Courier parcels; Emergency preparedness; Co-ordination of various agencies.

Hearing in Toronto (June 24, 2002)

Who we saw:

- Mr. Larry Fleshman, General Manager, Customer Service, (Pearson Airport), Air Canada
- Mr. Iain Fernie, Regional Security operations Manager, Air Canada
- Mr. Warren Maines, Director, Customer Service (Pearson Airport), Air Canada

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

- Mr. Paul Kavanaugh, Regional Director, Security and Emergency Planning, Transport Canada
- Mr. Andre Morency, Regional Director General, Ontario Region, Transport Canada
- Mr. Grant Quinlan, Security Inspector, Transport Canada
- Inspector Sam Landry, Officer in Charge, Toronto Airport Detachment, RCMP
- Wilma Jenkins, Director, Immigration Services, Citizenship and Immigration Canada
- Norman Sheridan, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency
- Ernest Spraggett, Director, Commercial Operations, Canada Customs and Revenue Agency
- Barbara Hebert, Regional Director, Customs, Greater Toronto Area Division, Canada Customs and Revenue Agency

In addition, the Committee heard *in-camera* from some individuals in the aviation industry who provided advice about possible areas of investigation. These comments were transcribed and the individuals agreed that their comments but not their names could be printed in the Committee Proceedings.

The Committee also invited four other witnesses to appear at the Toronto hearings: Greater Toronto Airport Authority, Federal Express, Canada Post and Peel Regional Police, but they declined to come. Canada Post appeared subsequently in Ottawa in August.

What we heard:

Screening of mail and cargo; Policing; Co-operation with police; Organized crime; Issuing of passes; Screening of employees; Screening of baggage; Governance; Equipment; Air Canada hiring practices; ID checking; Governance; Perimeter and tarmac security; Fixed base operators.

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

Hearing in Ottawa (August 14, 2002)

Who we saw:

- Mr. Art Laflamme, Senior Representative, Air Line Pilots Association International

What we heard:

Protocols, procedures and training for pilots and flight attendants; Cockpit doors; Air carrier protective officers; Airside passes and searches; Forged ID and a new restricted area pass system.

Hearing in Ottawa (August 15, 2002)

Who we saw:

- Mr. Peter McInenly, Vice President, Business Alignment, Canada Post
- Mr. Fred Johns, General Manager, Logistics and Processing Strategies, Canada Post
- Mr. Bob Stiff, General Manager, Corporate Security, Canada Post
- Mr. Dave McLeod, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers
- Mr. Rob Deemert, Cabin Security, International Association of Machinists and Aerospace Workers
- Mr. Paul Lefebvre, president Local 2323, International Association of Machinists and Aerospace Workers

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

What we heard:

Airside passes and searches; Co-operation with police; Screening of baggage; Screening of mail; Parcels and cargo; ID checking; Employee security.

Hearing in Ottawa (November 4, 2002)

Who we saw:

- Mr. Chuck Wilmink, Consultant, Former Manager Corporate Security, Canadian Airlines International
- Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association
- Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, Air Canada Pilots Association
- First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee, Air Canada Pilots Association

What we heard:

Training of flight crew; Airside passes and searches; Screening of baggage; Screening of parcels and cargo; Forged ID and a new restricted area pass system; Surface to air missiles; Secrecy; Governance; Policing; Employee security; National pass system.

Hearing in Ottawa (November 18, 2002)

Who we saw:

- Ms Sheila Fraser, Auditor General of Canada
- Mr. Shahid Minto, Assistant Auditor General
- Mr. Peter Kasurak, Principal, Office of the Auditor General
- Mr. Richard Balnis, Senior Research Officer, Canadian Union of Public Employees
- Ms France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division, Canadian Union of Public Employees

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

What we heard:

Financial accountability; Governance; Devolution of airport authorities; Training of customs officers; Training of immigration officers; Training of flight crews; Aircraft Protective Program; Responsibilities and duties of flight attendants; Screening of airside workers for box cutters and other dangerous weapons.

Hearing in Ottawa (November 25, 2002)

Who we saw:

- Mr. Jacques Duchneseau, President and Chief executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority
- Mr. Mark Duncan, Vice-President, Operations, Canadian Air Transport Security Authority
- Mr. Mike Baker, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority
- Dr. Peter St. John, Professor (retired), International Relations, University of Manitoba

What we heard:

Screening of airside workers for box cutters and other dangerous weapons; Screening of baggage; Screening of mail; Screening of parcels and cargo; Explosive detection equipment; Forged ID and a new restricted area pass system; Secrecy; Governance; Financial accountability; Training of staff.

Hearing in Ottawa (November 27, 2002)

Who we saw:

- Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada
- Ms Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

- Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada

What we heard:

Airside passes and searches; Screening of passengers; Screening of baggage; Screening of mail; Screening of parcels and cargo; Forged ID and a new restricted area pass system; Training; Security audits; Aircraft protective officers; Governance; Secrecy; Tracing the money; Leases; U.S. practices.

Hearing in Ottawa (December 2, 2002)

Who we saw:

- The Honourable David Collenette, P.C. M.P., Minister of Transport
- Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada
- Mr. Jacques Pigeon, Senior General Counsel, Transport Canada
- Ms Janet Luloff, Acting Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada
- Mr. Jean Barrette, Director, Security Operations, Safety and Security Group, Transport Canada
- Mr. Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel
- Mr. John Patrick Nelligan, Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne, LLP Ottawa
- Deputy Commissioner Garry Leoppky, Operations, Royal Canadian Mounted Police
- Superintendent R. J. (Ray) Bonnell, Officer in Charge, Protective Services branch

What we heard:

Aircraft Protective Officers; Training of crew; Airside passes and searches; Screening of mail, cargo and baggage; Surface to air

APPENDIX III

WHO WE SAW AND WHAT WE HEARD

missiles; Secrecy; Obligations of witnesses; Governance; Fixed base operators; Security audits; Financial accountability; Leases; New airports.

SECURITY IMPROVEMENTS

The Committee invited Transport Canada to provide a list of security improvements undertaken in response to September 11, 2001. The department submitted the following highlights:

1. The establishment of the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) to provide pre-board screening of passengers and their belongings with improved screening practices;
2. Purchasing and installing (through CATSA) of advanced explosives detection systems (EDS) at airports;
3. More security inspectors on the ground at airports and improvements to airport screening practices;
4. Establishment of the Canadian Air Carrier Protective Program which places RCMP officers on selected international and domestic flights;
5. Strengthening of cockpit doors;
6. Funds to support aviation security-related policing at major airports;
7. Expansion of CATSA'S mandate to include screening of non-passengers at airports and the development of an enhanced pass system for non-passengers who require access to restricted areas at airports.

Source: Statement by William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada, November 27, 2002

APPENDIX IV

SECURITY IMPROVEMENTS

The Committee invited **Canada Customs and Revenue Agency** to provide a list of security improvements undertaken in response to September 11, 2001. The department submitted the following highlights:

1. Customs immediately instituted a national Level 1 security alert for all ports. We continue to maintain this alert status. At international airports, a high level of scrutiny continues to be focused on flights originating from outside North America. 100% of passengers arriving from countries other than the U.S.A. must produce identification and be screened on our databases (IPIL, ICES). Cargo and Courier shipments associated with high-risk countries are targeted for examination, both inbound and outbound.

The CCRA has developed a risk based Border Management Plan which lists “Terrorism” as the number 1 priority for airport operations. The training of both new and experienced customs officers in screening and examinations techniques as well as in the use of new technology continues to be a priority for the CCRA. The CCRA continues to work closely to fight the threat of terrorism with our partners in security, particularly the RCMP, CSIS, CIC and the US Customs and Immigration Services.

2. In international airports, all pilot programs for in transit passengers bypassing Canadian Inspection facilities were suspended. Presently, all passengers arriving in Canada must be screened by Customs Officers prior to transiting to their onward destination. The only exception is the Vancouver International Airport where the In transit Pre-clearance Pilot Project allows international in transit passengers to proceed directly to a secure the U.S. Pre-clearance facility.

APPENDIX IV

SECURITY IMPROVEMENTS

3. There has been an increase in the use of technology for the screening of persons, baggage and goods, including commercial goods and courier shipments. The following equipment has been ordered and/or implemented at Canadian airports since September 11, 2001: mobile and stationary x-rays, ionscans, detector dogs, fibrescopes, density meters and mobile VACIS gamma ray systems.
4. The CANPASS program which allowed telephone reporting center (TRC) clearances of private aircraft was suspended. As of December 2002, the program is back in operation at a reduced number of sites. In addition, the verification rates attached to the CANPASS program are being managed on a risk assessment basis. All high risk flights are subject to a 100% examination rate.
5. The CCRA and Citizenship and Immigration Canada (CIC) are developing a system to obtain and analyze information for pre-screening passengers prior to their arrival in Canada. There are two components to this initiative, **API** -- identifying data collected by an air carrier during the check-in process for each traveller on the flight, and **PNR** -- created once an individual makes a reservation which details the passenger's travel itinerary, contained within a carrier's reservation system. Analyzing traveller data such as travel patterns and booking information will assist the CCRA in targeting individuals who are suspected of being involved in terrorist activity or other criminal acts. The CCRA successfully implemented the Passenger Information System (PAXIS) on October 7, 2002 at eight international airports across Canada (Vancouver, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Toronto, Ottawa, Dorval and Halifax).

APPENDIX IV

SECURITY IMPROVEMENTS

6. As part of the Shared Border Accord, Joint Passenger Analysis Units (JPAU) are being piloted in two sites, Vancouver and Miami. Members of these units include officers from the CCRA, United States Customs Service (USCS), CIC and the United States Immigration and Naturalization Service (USINS). Using the API/PNR information detailed in the previous section, JPAU teams will target high risk passengers arriving in either Canada or the U.S.A. with a primary focus on anti-terrorism and national security related issues which may include other criminal activity, contraband enforcement, human smuggling and trafficking, etc.

Source: Canada Customs and Revenue Agency, December 2002.

SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT

On June 24, 2002, Inspector Sam Landry of the Royal Canadian Mounted Police, Toronto Airport Detachment, advised the Committee that there are 82 agencies at the Toronto airport that have enforcement of regulatory responsibilities. On August 2, 2002, he sent the following list to the Committee:

Royal Canadian Mounted Police

Drug Section

VIP Security

Immigration and Passport

Customs and Excise

Prime Minister's Protection Detail

Federal Enforcement Section

Proceeds of Crime

Peel Regional Police

Canadian Security Intelligence Service

Greater Toronto Airport Authority

Canada Customs and Revenue agency

Citizenship and Immigration Canada

Passport Office (Department of Foreign Affairs and International Trade)

U.S. Immigration and Naturalization service

U.S. Customs

Transport Canada

NAVCANADA

Corps of Commissionaires

Ontario Provincial Police

Toronto Police Service

APPENDIX V

SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT

York Regional Police
Niagara Regional Police
Hamilton Wentworth Regional Police
Halton Regional Police
Canada Post
Federal Express
Purolator
United Parcel Service
Group 4
Wackenhut
Mississauga Fire Department
Toronto Fire Department
Health Canada
Regional Municipality of Peel
Toronto Transit Authority
Canadian Food Inspection Agency
Agriculture and Agri-Food Canada
Environment Canada

Inflight Kitchens
CARA

Paragon Security
Alpha Security
ASP Security
Canadian Military Police
JTF2
Airport Group Canada
U.S. Federal Aviation Administration
U.S. Secret Service
U.S. State Department
Central Intelligence Agency
El Al Airlines Security

APPENDIX V

SECURITY RESPONSIBILITIES AT PEARSON AIRPORT

Air Canada Security

Air Transit Security

Sky Service Security

AMF Security

U.S. Air Security

GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

The Committee wishes to note that the absence of input into its study from the Greater Toronto Airports Authority was no oversight. The GTAA was invited to meet with the Committee on more than one occasion, but Mr. Louis Turpen, the Authority's President and Chief Executive Officer, declined to meet with Senators, referring to section 4.8 of the *Aeronautics Act*, the *Canadian Aviation Security Regulations* made under the authority of that Act, section 32 of the *Canadian Air Transport Security Act* and sections 38.01 and 38.02 of the *Canada Evidence Act*.

In a legal opinion concurred in by Mr. John Nelligan, Q.C., senior partner with the Ottawa law firm Nelligan, O'Brien Payne, the Law Clerk and Parliamentary Counsel of the Senate, Mr. Mark Audcent, advised the Committee that it had the right to summon Mr. Turpen and to order him to answer any and all of its questions, without exception. Counsel advised that the legislation cited was no impediment to the Committee's power to carry out its order of reference or to Mr. Turpen providing information to Parliament. However, given Mr. Turpen's exchanges with the Committee Clerk and the fact that the Committee had obtained, from better sources with more specific knowledge, all the information it needed from the GTAA, the Committee decided that Mr. Turpen's testimony would be redundant at this time.

As for Mr. Turpen's excuses, the attached legal opinions speak for themselves.

Chronology of contacts with Greater Toronto Airport Authority

May 30, 2002 – The Committee Clerk telephoned Ms Lorrie McKee, Director, Government Relations, to ask GTAA for a fact-finding visit, including a briefing and a tour. The Clerk explained that press would be invited to accompany the Committee, a procedure that the Committee follows on all visits. Ms McKee agreed to speak to senior management about this visit.

June 4, 2002 - Ms McKee called the Clerk to say that GTAA would not accept the invitation to participate in the Toronto fact-finding visit. Ms McKee indicated that GTAA was prepared to come to a public meeting. The Clerk sent a formal invitation for a fact-finding visit by fax to GTAA, noting that the Committee had conducted similar visits in Montreal and Vancouver.

June 5, 2002 - The Clerk also sent by fax a copy of a letter of invitation to Mr. Louis Turpen, President and Chief Executive Officer of GTAA.

June 7, 2002 - Mr. Turpen sent a letter by fax to the Chair. He indicated that GTAA would be willing to share its views but “given the confidential nature of the subject, we would require that the meeting be confidential”.

June 10, 2002 - The Clerk telephoned Mr. Turpen to explain the focus of the proposed visit, noting the Committee’s current order of reference to study the need for a national security policy. Mr. Turpen continued to ask for an *in-camera* meeting.

June 21, 2002 - The Clerk sent a letter to Mr. Turpen formally acknowledging the letter of June 7, 2002, sent to the Chair.

APPENDIX VI

GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

July 10, 2002 - Mr. Turpen sent a letter to Clerk indicating that he was reluctant to appear in a public forum where the press is in attendance.

August 20, 2002 - Mr. Turpen sent a letter to the Committee Chair withdrawing his offer to meet privately with the Committee.

August 21, 2002 - Clerk sent a letter to Mr. Turpen indicating that she would bring his letter to the attention of the Committee when the Senators held their next meeting.

September 3, 2002 – Mr. Turpen sent a letter to the Clerk repeating his position.

November 4, 2002 – The Senate Law Clerk provided two legal opinions, noting that Mr. Turpen had an obligation to appear and to testify.

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

June 4, 2002

Ms Lorrie McKee
Director, Government Relations
Greater Toronto Airports Authority

Dear Ms McKee:

Pursuant to our telephone conversation today, I am writing to formally invite the Greater Toronto Airports Authority to meet the Standing Senate Committee on National Security and Defence during its fact-finding visit to Toronto on June 24, 2002. The Committee would like to see the facilities at Pearson Airport and have an opportunity to talk to representatives of the Greater Toronto Airports Authority about security operations at the airport.

The Committee has undertaken similar fact-finding visits to the Dorval Airport as well as the Vancouver Airport, and has found these visits to be worthwhile in helping to develop a better understanding of security operations. As Pearson Airport is Canada's busiest airport, the Committee believes that a visit to your facility would be an important part of its current study on a national security policy.

We hope that the Greater Toronto Airports Authority will give favourable consideration to our request.

Yours sincerely,

Barbara Reynolds
Committee Clerk

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

June 7, 2002

The Honourable Colin Kenny
The Senate of Canada

Dear Senator Kenny:

I understand from recent media reports that you experienced some type of security incident at Toronto Pearson International Airport. I have also been made aware by my staff that the Standing Senate Committee on National Security and Defence, of which you are the Chair, has formally invited the Greater Toronto Airports Authority to meet during its fact-finding visit to Toronto on June 24, 2002. I am uncertain as to whether the Committee's request is related to your experience or to the larger subject of post-September 11 aviation security. It would be helpful if you could clarify the scope of the Committee's request.

With respect to your personal experience, we have attempted to determine on a number of occasions exactly what security experience you might have had at Pearson Airport. Unfortunately, up to the present we have been unable to ascertain from you or your staff the exact nature of your experience, and whether it related to the airport, airline, customs, immigration or transport responsibilities. As a person who has been a long-time advocate of airport security and a pioneer in many procedures used today, I would be personally interested to address the issue you experienced, particularly if it did entail a security deficiency. I would therefore invite you to supply details of this incident. We will always seek to maintain the highest level of security at Pearson Airport.

Further to your request to meet on June 24th, it would be helpful, as I indicated previously, to understand the scope of your interest to

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

ensure that the appropriate people would be present. While we recognize that aviation security is a CATSA responsibility, we would be pleased to share our views from the airport perspective. Given the confidential nature of the subject, we would require that the meeting be confidential and would obviously need to verify the security clearances of the persons in attendance. I look forward to hearing from you.

Yours very truly,
Louis A. Turpen

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

June 21, 2002

Mr. Louis A. Turpen

Dear Mr. Turpen:

In my capacity as Clerk of the Senate Committee on National Security and Defence, I am writing to acknowledge your letter of June 7, 2002 addressed to the Honourable Colin Kenny, Chair of the Committee.

In your first paragraph, you asked whether the invitation to meet with the Committee was related to Senator Kenny's experience at the Pearson Airport or whether it was part of a larger subject. You will recall that I telephoned you on June 10, 2002 to explain that the invitation was part of a study on the need for a national security policy. Following our conversation, I sent by fax, a copy of the Committee's order of reference as well as a two-page excerpt on this subject from the Committee's February 2002 report entitled *Canada's Security and Military Preparedness*.

With respect to the Chair's personal experience at Pearson Airport, he has asked me to advise you that he has informed the Minister of Transport as well as officials from Transport Canada about his experience. Undoubtedly, they will be in touch with you if they deem it appropriate.

The third paragraph of your letter seems to contradict the information that I was given on June 4, 2002 by your Director, Government Relations, Lorrie McKee. She indicated to me that the Greater Toronto Airport Authority was not prepared to meet the Committee during a fact-finding trip but was prepared to meet in a

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

public meeting of the Committee. This information was conveyed to the Committee.

I have been instructed by the Committee to advise you that it is concerned about the approach that the Greater Toronto Airports Authority is taking about this matter. We would encourage you to consult with legal counsel concerning your obligations to meet with the Committee.

Yours sincerely,
Barbara Reynolds
Committee Clerk

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

July 10, 2002

Ms Barbara Reynolds
Committee Clerk

Dear Ms Reynolds:

Thank you for your letter of June 21st as well as a copy of the Committee's order of reference and excerpt entitled "Canada's Security and Military Preparedness".

With respect to Senator Kenny's experience at Pearson, I am pleased that he has shared that experience with the Minister of Transport. Since Transport Canada has not shared the Senator's experience with us, I am led to conclude that it probably was not a "security breach" which is gratifying.

Thank you for your caution with respect to the need to consult with legal counsel concerning GTAA's obligations to meet with the Committee. I have indicated that I am always prepared to appear before the Committee to discuss security issues in a meaningful and unvarnished fashion. However, I am sure you can appreciate my reluctance to have a discussion of this nature in a public forum and as I understand it, all of the Senate's meetings have been conducted with the press in attendance.

Again, thank you for sharing your thoughts.

Yours very truly,

Louis A. Turpen

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

August 20, 2002

Senator Colin Kenny
Chair, Standing Senate Committee on
National Security and Defence

Dear Senator Kenny:

I have been provided with a copy of your column in the August 15th *Globe and Mail* as well as a transcript of your interview on Canada AM on August 19th. Your continued practice of sharing everything you hear with respect to aviation security with the press causes me significant concern. I had assumed that, as a Senator and a member of the Government of Canada, you would have been thoroughly briefed with respect to aviation security matters and the need to safeguard sensitive information. Apparently, I was mistaken. Your comments also suggest that even though you have held previous hearings on the subject of airport security, you have not yet understood security arrangements.

Security at Canadian airports is a shared responsibility among airport operators, airlines and the agencies publicly entrusted to ensure the highest standards possible, among them, Transport Canada, the Canadian Air Transportation Security Authority (CATSA), Customs & Immigration, local police forces and the RCMP. Furthermore, security procedures are carried out under a legal regime which is designed to safeguard sensitive information from public disclosure, whether by Senators in the *Globe and Mail* or elsewhere. Please see the *Aeronautics Act*, section 4.8 the *Canadian Aviation Security Regulations*, SOR/2000-111, the *Canadian Air Transport Security Authority Act*, section 32 and the *Canada Evidence Act*, sections 38.01 and 38.02. I draw your attention particularly to the *Canada Evidence Act*. I would also point out that it is not clear whether your

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

Committee even has the capacity, under the Rules of the Senate, to hold *in camera* hearings in order to keep confidential any information that might be given to the Committee.

I have never believed that providing a road map to terrorists who are constantly searching for weaknesses in the system is in the public's interest. You obviously feel differently. The phrase "loose lips sink ships" comes to mind.

Given the manner in which you have elected to handle your enquiries, I formally withdraw my previous offer to meet privately with you and your Committee. Any discussion you may wish to have with the GTAA on this topic can only occur after the necessary approvals have been obtained from the Attorney General of Canada under the *Canada Evidence Act* and the Minister of Transport under the *Aeronautics Act* and the *Canadian Air Transport Security Authority Act*.

Yours very truly,

Louis A. Turpen

cc: GTAA Board of Directors
The Hon. David Collenette

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

August 21, 2002

Mr. Louis A. Turpen
Greater Toronto Airports Authority

Dear Mr. Turpen:

In my capacity as Clerk of the Senate Committee on National Security and Defence, I am writing to acknowledge your letter of August 20, 2002 addressed to the Honourable Colin Kenny, Chair of the Committee.

Please be assured that your letter will be brought to the attention of the members of the committee during their next meeting, likely in mid-September.

I would like to note the sequence of events that have taken place. On June 4, 2002, the Director of Government Relations for the Greater Toronto Airports Authority, Lorrie McKee, indicated that your organization was not prepared to meet the Committee during its fact-finding visit to Toronto, but was prepared to meet in a public meeting of the Committee. Later that day, the Committee issued an invitation to appear at a public meeting in Toronto, but on June 7th you sent a letter indicating that the meeting would need to be confidential. Now you have withdrawn your offer to meet privately with the Committee.

The Committee is continuing its examination of security operations at airports and will be calling a number of witnesses to testify. As mentioned earlier, your letter will be considered by the committee at its next meeting.

Yours sincerely,

Barbara Reynolds
Committee Clerk

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

September 3, 2002

Ms Barbara Reynolds
Committee Clerk

Dear Ms Reynolds:

I refer to your letter dated August 21, 2002 written in response to my letter of August 20, 2002. While the issues I raised in that letter stand, I would like to clarify our response to your requests.

On my direction, on June 4, 2002 Ms Lorrie McKee contacted you to indicate that the greater Toronto Airports Authority (GTAA) was not prepared to discuss security issues with the Senate Committee on National Security and Defence at a fact-finding meeting, open to the media, which was scheduled to be held in Toronto on June 24th. It was also stated that the GTAA understood that Senate Committees had the authority to require witnesses to appear at formal hearings, but that the meeting in question was not a formal hearing of the committee, rather it was a fact-finding session.

On receipt of your letter of June 4th, I repeated this position as set out in my August 20th letter that I was not prepared to meet the Committee to discuss security issues in public, but that I was willing to meet on a confidential basis. The subsequent actions and statements by Senator Kenny led me to withdraw this offer.

I trust this clarifies our position.

Yours very truly,

Louis A. Turpen

LEGAL OPINIONS PROVIDED TO THE COMMITTEE

Mr. Mark Audcent, Senate Law Clerk and Parliamentary Counsel, and Mr. John Nelligan, Q.C., LSM, Senior Partner, Nelligan O'Brien Payne, appeared as witnesses on December 2, 2002 to discuss the obligations of persons to appear before Senate committees. Details of this testimony can be found in Issue 5 of the *Committee Proceedings*. These are posted on the Committee's website: www.sen-sec.ca.

Executive summary of the legal opinion provided by the Senate Law Clerk and Parliamentary Counsel

To: The Honourable Colin Kenny, Chair
Standing Senate Committee on National Security
and Defence

From: Mark Audcent,
Law Clerk and Parliamentary Counsel

Re: Obligations of Witnesses in the Context of
Aviation Security

Date: November 1, 2002

In the context of the general obligation of witnesses to testify before parliamentary committees that require their testimony, you asked me to consider the impediments if any imposed by the law referred to in the letter of August 20, 2002, addressed to you by Mr.

APPENDIX VI

GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

Louis A. Turpen, President and Chief Executive Officer, Greater Toronto Airports Authority.

As impediments to testifying, Mr. Turpen invokes section 4.8 of the *Aeronautics Act*, section 32 of the *Canadian Air Transport Security Act* and sections 38.01 and 38.02 of the *Canada Evidence Act*. He also invokes the *Canadian Aviation Security Regulations*, SOR/2000-111, made under the authority of the *Aeronautics Act*.

I examined the constitutional context and the authorities invoked and have concluded that none of the legislation invoked by Mr. Turpen would be grounds for him to refuse to appear before a parliamentary committee or to refuse to answer a question in committee proceedings. If summoned, his legal obligation is to appear. If ordered to answer, his legal obligation is to answer. To fail to appear or answer would be a contempt of Parliament.

Mr. Turpen, the Attorney General and the Minister of Transport may wish to consult with each other before Mr. Turpen appears, but the Committee is under no legal obligation to obtain the approval of either Minister or to see that its witnesses have done so. Nor do the Ministers have the power to excuse the witness from testifying. Should the Committee seek information from Mr. Turpen the disclosure of which would be protected in a forum other than Parliament on the grounds that it is sensitive or potentially injurious, Mr. Turpen is entitled to draw that fact to the Committee's attention and to seek to be excused from answering the particular question on those grounds. The Committee could either excuse Mr. Turpen from answering, arrange to receive the information *in camera* or order Mr. Turpen to answer in a public hearing. Mr. Turpen will enjoy absolute privilege for anything he says in the course of the committee proceedings, and cannot therefore be questioned concerning his testimony in any court or place outside of Parliament.

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

Extract from letters providing a legal opinion from Mr. John Nelligan, Q.C., LSM, Senior Partner, Nelligan O'Brien Payne:

"I am in complete accord with your opinion with regard to the power of the Standing Senate Committee on National Security and Defence to summon Mr. Turpen or any other person who has information to provide with regard to airport security."

"I note that Mr. Turpen's letter, while generally censorious regarding the release of information which in his opinion should not be released, does not indicate any particular matter which fell within the strictures described in the statutes he refers to."

"I agree with you that the authorities are clear that the Standing Senate Committee on National Security and Defence has a clear and unfettered authority to summon Mr. Turpen or any other interested party and require them to answer any questions relevant to the subject matter of the Inquiry. Any failure to appear would be subject to the sanctions outlined in your report to Senator Kenny. Mr. Turpen may be able to withdraw an offer to meet privately with the Committee but he cannot refuse to attend when served with a summons to that effect."

"The concerns which Mr. Turpen has raised in his letter are matters which might be appropriately raised by him when he appears before the Committee, when the Committee may well decide to take one of the steps that you have outlined to preserve the confidentiality of any sensitive material."

APPENDIX VI
GREATER TORONTO AIRPORT AUTHORITY

"Mr. Turpen cites various statutory provisions which he suggests are bars to investigation by the Committee. The authorities cited in your report make it clear that no such bars are applicable."

PEEL REGIONAL POLICE SERVICE

Peel Regional Police, after several invitations, also failed to accept the Committee's invitation to appear after initially indicating they could be available.

The Committee notes that it is unacceptable for any Police Service to shirk its responsibility to appear before Parliament and testify honestly without fear or favour.

Notwithstanding its contractual relationship with Mr. Turpen and the Toronto Airport Authority, its failure to appear did nothing to enhance its reputation or of that of its Chief Constable.

EXHIBITS

- Exhibit #1: Material provided by Transport Canada
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #2: Material provided by Vancouver International
Airport
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #3: Material provided by RCMP
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #4: Material provided by Canada Immigration
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #5: Material provided by Canada Customs
(December 10, 2001, Issue no. 9)
- Exhibit #6: Air Line Pilots Association, International, statement
prepared by Captain Kent Hardisty and read by Mr.
Art Laflamme
(August 14, 2002, Issue no. 19)
- Exhibit #7: Documents prepared by Canada Post
(August 15, 2002, Issue no. 20)
- Exhibit #8: "Airline Security – A Security Professional's View"
by Chuck Wilmink
(November 4, 2002, Issue no. 1)
- Exhibit #9: "Air Canada Pilot's Association (ACPA) Opening
Statement" by Captain Don Johnson, President, Air
Canada Pilots Association
(November 4, 2002, Issue no. 1)

APPENDIX VIII

EXHIBITS AND SUBMISSIONS

- Exhibit #10: "Air Canada Pilot's Association Security Committee" by First Officer Russ Cooper, Co-Chair
(November 4, 2002, Issue no. 1)
- Exhibit #11: United States Media – Canadian Media – October 2002 – Prepared by the Parliamentary Research Branch
- Exhibit #12: Letters and material from: (a) Serge Charette, Customs Excise Union dated June 28, 2002 to Barbara Reynolds; (b) Letter from Tara Hall, Canada Customs and Revenue Agency dated October 31, 2002; (c) Letter from Barbara Reynolds to Serge Charette, dated October 31, 2002, re: CCRA Protocol Document – Student Customs Officer – Letter
- Exhibit #13: "CUPE's Comments on Aviation and Security" by Richard Balnis, CUPE Research and France Pelletier, Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division of CUPE
(November 18, 2002, Issue no. 3)
- Exhibit #14: "Air Travel Security" by Sheila Fraser, Auditor General of Canada
(November 18, 2002, Issue no. 3)
- Exhibit #15: Remarks by Mr. Jacques Duchesneau, Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority
(November 25, 2002, Issue no. 4)
- Exhibit #16: "Brief to the Senate Committee on Terrorism" by Peter St. John
(November 25, 2002, Issue no. 4)

APPENDIX VIII

EXHIBITS AND SUBMISSIONS

- Exhibit #17: "Opening Remarks" by William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada
(November 27, 2002, Issue no. 4)
- Exhibit #18: "Response to Questions Raised at the Meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence (November 27, 2002)" by the Department of Transport Canada
(December 2, 2002, Issue no. 5)
- Exhibit #19: "Opening Address" by Garry Loeppky, Deputy Commissioner, Operations, RCMP
(December 2, 2002, Issue no. 5)
- Exhibit #20: "Opening Remarks" by The Honourable David Collenette, Minister of Transport
(December 2, 2002, Issue no. 5)
- Exhibit #21: "Rights and obligations of witnesses appearing before the Standing Senate Committee on National Security and Defence", by Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel
(December 2, 2002, Issue no. 5)

STATISTICS

Number of Persons Whom The Committee Met	68
Number of Hours	63.9
Media Coverage - Print October 2001 – November 2002 Provided by Senate Communications Directorate. Letters to editor are excluded	627
Media Coverage – Print and Electronic September 2001 – November 2002 Compiled by Senate Committee on National Security and Defence	1206
Hits on Committee website by users outside Parliament January to November 2002 Provided by Senate Information Management Division	41,175

Previous Reports

February 2002

Canadian Security and Military
Preparedness

Defence of North America: A Canadian
Responsibility

September 2002

For an Extra \$130 Bucks
Update on Canada's Military Financial
Crises: A View from the Bottom Up

November 2002

MEDIA ACTIVITIES

Veronica Morris

Ms. Morris assumed responsibility for media relations with the Standing Senate Committee on National Security and Defence in June of 2001.

Ms. Morris deals with all day to day media inquiries, prepares press releases, logs media coverage, and acts as a liaison for the media during committee trips.

Prior to joining the Committee she worked as a special assistant to the Honourable Colin Kenny. Ms. Morris was educated at Carleton University.

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

Meetings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence are open to members of the media. Exceptions include when the Committee is drafting reports, dealing with personnel matters, or when a host specifically requests proceedings be held *in camera*.

When in Ottawa, Committee hearings are televised on the Cable Public Affairs Channel (CPAC); on the Senate Internet site (audio and video); the Parliamentary TV Network; and the Senate audio network, frequencies

(MHz): Floor: 94.7, English: 95.5, French: 95.1.

APPENDIX X

MEDIA ACTIVITIES

Those interested in the Committee's activities can subscribe to a mailing list that provides advance notice of meeting times, locations, and witnesses.

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

<http://sen-sec.ca>

Questions can be directed to:

Toll free: 1-800-267-7362

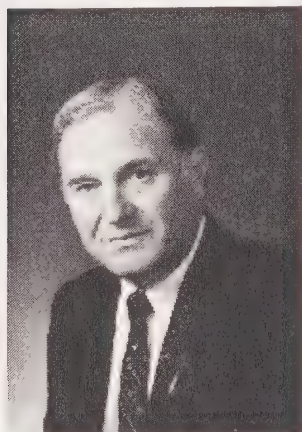
Or via email:

The Committee Clerk: defence@sen.parl.gc.ca

The Committee Chair: kennyco@sen.parl.gc.ca

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. (Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old “alma mater”.)

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980's.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children's Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

APPENDIX XI

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE

(Senator Atkins)

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his tenure as President in the early 1980's that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, Deputy Chair of Internal Economy, Budgets and Administration, as well as a member of both the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, Acadia University School of Business.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Banks)



The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers, and an international standard-bearer for Canadian culture.

From 1968-83, he was the host of The Tommy Banks Show. A Gemini Award-winning variety television performer, he is today the owner of Tommy Banks Music Ltd.

A Juno Award-winning musician, Senator Banks has achieved national and international renown as Conductor or Music Director for such signature events as: The Royal Command Performance (1978); The Commonwealth Games (1978); the World University Games (1983); and the Opening Ceremonies for EXPO '86 and the XVth Olympic Winter Games (1988). He has also served as a guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and in the United States.

As founding Chairman of the Alberta Foundation for the Performing Arts, Senator Banks has worked tirelessly to ensure that other promising musicians and performers receive the exposure they deserve right across the country.

In 1979, Senator Banks received an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwan College. That same year, he received the Juno Award and the Grand Prix du Disque-Canada. In 1987, he received an Honourary Doctor of Laws from the University of Alberta. In 1990, he received the Sir Frederick Haultain Prize.

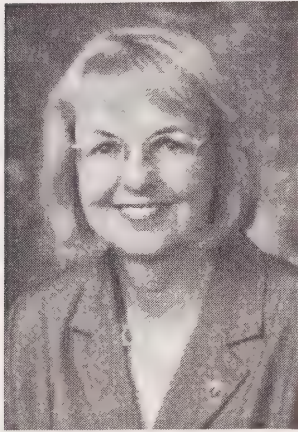
In 1991, Senator Banks was made an Officer of the Order of Canada, and in 1993, he was awarded the Alberta Order of Excellence.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Banks)

On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues. The Task Force which examined ways to strengthen quality of life in our large urban centres reported in November 2002.

In addition to serving on the Committee on National Security and Defence, he is Chair of the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Cordy)



The Honourable JANE CORDY, Senator

An accomplished educator, Jane Cordy also has an extensive record of community involvement.

Senator Cordy earned a Teaching Certificate from the Nova Scotia Teacher's College and a Bachelor of Education from Mount Saint Vincent University.

In 1970, she began her teaching career, which has included stints with the Sydney School Board, the Halifax County School Board, the New Glasgow School Board, and the Halifax Regional School Board.

Senator Cordy has also served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada.

Senator Cordy has also given generously of her time to numerous voluntary organizations. She has been a Board Member of Phoenix House, a shelter for homeless youth; a Member of the Judging Committee for the Dartmouth Book Awards (1993-95 --1999-2000); Member of the Strategic Planning Committee of Colby Village Elementary School; and, a Religious Education Program Volunteer and Lector with Dartmouth's St. Clement's Church.

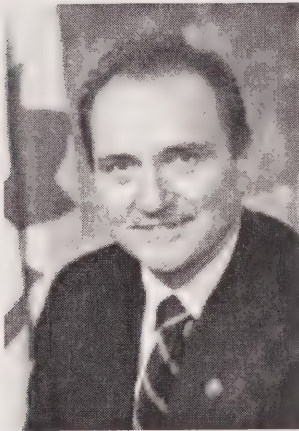
Senator Cordy is a native of Sydney, Nova Scotia.

Current Member of the following Senate committee(s):

National Security and Defence

Social Affairs, Science and Technology

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Day)



The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

He is currently a Member of the following Senate Committees: Agriculture and Forestry; National Security and Defence; and, the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Transport and Communications. He is Deputy Chair of the National Finance as well as the Subcommittee on Veterans Affairs. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations, including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy

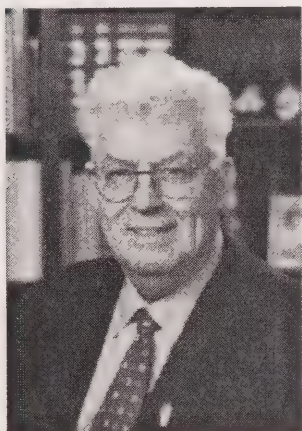
APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Day)

Renauld in Ottawa, and Donald F. Sim in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day currently chairs the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held volunteer positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military College Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Forrestall)



The Honourable J. MICHAEL
FORRESTALL, Senator

The Honourable J. Michael Forrestall was born at Deep Brook, Nova Scotia on September 23, 1932. After an early career as a journalist with the Chronicle Herald and airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in the General Election of 1965.

The Honourable J. Michael Forrestall was subsequently re-elected to the House of Commons in 1968, 1972, 1974, 1979, 1980, and 1984. He first became Official Opposition Defence Critic in 1966, and challenged the government of Prime Minister Pearson on the Unification of the Canadian Forces. Senator Forrestall subsequently served as Defence Critic from 1966-1979 and served over that period of time as a member of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

From 1979-1984, the Honourable J. Michael Forrestall served as a member or alternate to the North Atlantic Assembly. During that period of time he also served as General Rapporteur of the North Atlantic Assembly's Military Committee and presented the committee report entitled *Alliance Security in the 1980's*. In November of 1984, Senator Forrestall led the Canadian delegation to the 30th Annual Session of the North Atlantic Assembly.

In 1984, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and in 1986, the Minister of Regional Industrial Expansion and the Minister of State for Science and Technology. He was a candidate in the 1988 General Election and defeated. In 1989, Senator Forrestall was appointed to

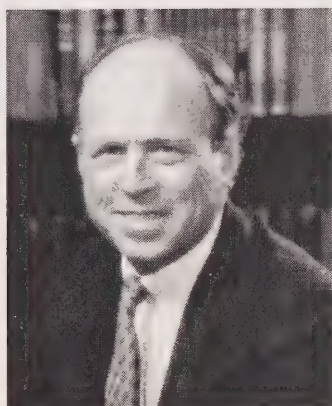
APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Forrestall)

the Board of Directors of Marine Atlantic, and then in 1990, appointed to the Veterans Appeal Board.

On September 27, 1990, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed to the Senate of Canada. From 1993-1994 he was a member of the Joint Parliamentary Committee on Canada's Defence Policy and serves to this day as Defence critic in the Senate. Senator Forrestall is currently Deputy Chair of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, and a member of the Joint Committee on the Library of Parliament Economy. The Honourable J. Michael Forrestall has, in the past, served as a member of the Senate Special Committee on the Canadian Airborne Regiment in Somalia, Senate Standing Committee on Foreign Affairs, Senate Sub-Committee on Veterans Affairs and Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and Chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

The Honourable J. Michael Forrestall is currently a member of the NATO Parliamentary Association, Inter-Parliamentary Union, Commonwealth Parliamentary Association, Canada-U.S. Inter-Parliamentary Group and the Royal Canadian Legion.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Kenny)



The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy

Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca Website: <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Meighen)



The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN,
Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He is Chairman of Cundill Funds (Vancouver) and sits on the Board of Directors of Deutsche Bank Canada, Paribas Participations Limited, AMJ Campbell Inc., J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Senator Meighen's record of community service includes the Salvation Army, Stratford Festival, Toronto and Western Hospital, Prostate Cancer Research Foundation, Atlantic Salmon Federation, T.R. Meighen Foundation, University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management, Université Laval, McGill University.

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three children.

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Smith)



The Honourable DAVID P. SMITH, P.C.,
Senator

In addition to being a most able and respected lawyer, the Honourable David Smith has a distinguished record of public service.

Senator Smith earned a B.A. in Political Science from Carleton University in 1964 and an LL.B from Queen's University in 1970. He was called to the Bar in Ontario in 1972. During a very distinguished career, Senator Smith has become a foremost practitioner of municipal, administrative and regulatory law.

At the time of this appointment, Senator Smith was Chairman and Partner of Fraser Milner Casgrain LLP, one of Canada's oldest and largest law firms. In 1998, with the formation of Fraser Milner, Senator Smith was named the firm's first Chairman. Previously, Senator Smith was Chairman of Fraser & Beatty.

From 1980-84 Senator Smith sat in the House of Commons as Member of Parliament for the riding of Don Valley East where he also served as Minister of State (Small Business and Tourism). In 1972, he was elected to Toronto City Council. After his re-election in 1974, he was appointed to the Executive Committee of the City of Toronto and Metro Toronto Council. He was re-elected again in 1976 and was subsequently appointed President of Toronto City Council and Deputy Mayor of Toronto.

Senator Smith became very active in the Liberal party in the 1960's and held such positions as National President of the Young Liberals, Executive Assistant to Keith Davey who was national director, and

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Smith)

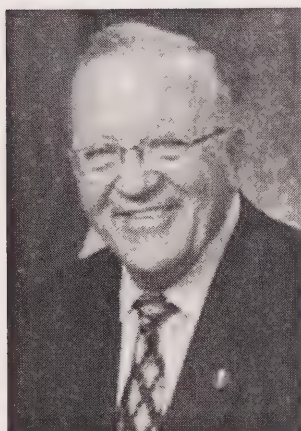
executive assistant to the Hon. Walter Gordon and the Hon. John Turner.

Senator Smith has lent his time to numerous voluntary and philanthropic organizations. He has sat on the Board of Governors of Exhibition Place, as well as on the boards of the Salvation Army, Toronto General Hospital, Mount Sinai Hospital and George Brown College. He has served as Chairman of the Retinitis Pigmentosa Foundation and as Vice Chairman of the O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Senator Smith and his wife, Heather, have raised three children: Alexander, Kathleen and Laura. He is 61 years of age.

Current Member of the following Senate committee(s): Legal and Constitutional Affairs; National Security and Defence and Rules, Procedures and the Rights of Parliament

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Wiebe)



The Honourable JOHN (JACK) WIEBE,
Senator

Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly.

And in 1994, he became the first farmer to be appointed to the position of Lieutenant Governor of Saskatchewan in almost 50 years.

Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Center district of the province, and from 1970-86 he was owner and President of L&W Feeders Ltd.

Senator Wiebe has been very involved with the co-operative movement, and has served on the Main Center Wheat Pool Committee, the Herbert Credit Union, the Herbert Co-op, and the Saskatchewan Co-operative Advisory Board. He has also been active with the Saskatchewan Wheat Pool, and the Saskatchewan Stock Growers Association. He is currently the Saskatchewan Chairman of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe was elected in 1971 and 1975 as a Member of the Saskatchewan Legislative Assembly for the constituency of Morse.

Senator Wiebe and his wife, Ann, have raised three daughters and have four grandchildren.

Current Member of the following Senate committee(s):

APPENDIX XI
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE
(Senator Wiebe)

Agriculture and Forestry, Deputy Chair; National Security and Defence; Subcommittee on Veterans Affairs; Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT

JOHN CHRISTOPHER

John Christopher has worked with Canadian parliamentarians for 30 years as a Research Officer with the Library of Parliament. Trained as an urban and transportation planner, he has assisted committees involved in transportation, including transportation security and safety. As part of his responsibilities he organized fact-finding trips for committees within Canada and to the United States, Europe, Australia and New Zealand.

In a recent assignment he acted as an advisor on security issues to the Canada – United States Inter –Parliamentary Group at its meetings in Newport, Rhode Island this past May.

He has authored numerous reports and papers dealing with all modes of transportation including: aviation restructuring; trucking safety; passenger rail; a national marine strategy and aviation security issues.

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT
(Chief Warrant Officer (Ret'd) Dessureault)



Chief Warrant Officer J.J.L.M.
Dessureault, OMM, CD

Canadian Forces
Chief Warrant Officer

Chief Warrant Officer Dessureault was born on 2 November 1945 in Shawinigan, Quebec. He enrolled in the Canadian Army on 26 March 1964 and completed his training at the Royal 22e Regiment depot at Valcartier, Quebec. In September of that year, he was posted to the 2nd Battalion Royal 22e Régiment, then stationed at Valcartier.

In July 1965, he accompanied the unit to Werl in Northern Germany for a period of four years. Upon his return to Canada in November 1969, he held a variety of positions within the 3rd Battalion until June 1971, date where he rejoined the 1st Battalion, which had been transferred to Lahr in Southern Germany. In April 1972 he was promoted to Master-Corporal.

In August 1974, following his return to Canada, he was promoted to the rank of Sergeant, initially acting as section commander and then as platoon Second in Command for the 3rd Battalion at Valcartier. In August 1976 he is affected to the 1st Battalion for a duration of five years. He was promoted twice during that posting.

In June 1983, he returned to Canada to assume the duties of Master Warrant Officer of the military drill training section at the Collège militaire royal de Saint-Jean, Quebec. In June 1986,

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT
(Chief Warrant Officer (Ret'd) Dessureault)

he was appointed to a position of company Sergeant-Major at the 2nd Battalion. He accompanied the unit to Cyprus in February 1987. During this tour of duty, he was promoted to the rank of Chief Warrant Officer and, in June 1987, was posted to Headquarters "Secteur de l'Est" in Montreal.

In June 1990, following his three-year posting, he was assigned the position of Regimental Sergeant-Major of the 1st Battalion Royal 22e Régiment. On 8 April 1992, he accompanied this unit to the former Yugoslavia as part of a United Nations peacekeeping mission. He was therefore the first Regimental Sergeant-Major to be deployed with a battle group since Korea. When he returned to Canada in June 1993, he was assigned the duties of Chief Warrant Officer Land Force Quebec Area. On 20 June 1996, he is nominated Chief Warrant Officer of the Land Force Command. He is the Canadian Forces Chief Warrant Officer since 15 June 1999 until retirement the 31 July 2001.

November 1994, he was decorated Member of the Order of Military Merit and promoted to the rank of Officer of Military Merit in January 2000

Chief Warrant Officer Dessureault is married to Marianne Claassen, who is originally from the Netherlands; they have one daughter, Désirée.

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT
(Paul S.Dingledine)

PAUL S. DINGLEDINE

Mr. Dingledine was born in 1946 in Hamilton Ontario and grew up in the nearby town of Burlington. He received a BA in Economics and an MBA from McMaster University, graduating in 1969.

After spending a year as an Industrial Relations Officer on Merseyside in the U.K., Mr. Dingledine joined the Canadian Foreign Service as a Trade Commissioner in 1970. For the next decade he accepted three successive assignments in the Canadian High Commissions/Embassies in Trinidad, Israel and India, and held a number of positions for the Canadian Government Trade Commissioner Service in Ottawa.

In 1981 he was posted as Consul to the Canadian Consulate General in Hamburg. He was reassigned to Ottawa in 1983 to be the senior assistant to the Minister of International Trade in the Department of External Affairs. In 1986, Mr. Dingledine became the Director for Trade and Economic Relations for the Middle East.

With the development of the Gulf Crisis of 1990, Mr. Dingledine joined the Gulf Task Force in the period leading up to war. He was appointed Ambassador to Tehran, Iran in November 1990, reopening the embassy that had been closed nine years earlier during the Iranian hostage crisis.

After completing his assignment in Tehran in July of 1993, Mr. Dingledine became an International Fellow in the Centre for International Affairs at Harvard University in Cambridge, Massachusetts. While there he lectured and wrote about Middle East affairs, with a focus on modern Iran.

APPENDIX XII
BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT
(Paul S.Dingledine)

Mr. Dingledine returned to Ottawa in 1994 as Director General, U.S. Relations in the Department of Foreign Affairs and International Trade, where he was responsible for non-trade issues between Canada and the United States. In 1996 he was appointed Director General, Middle East and North Africa. His responsibilities included the management of Middle Eastern issues for the Department and the operations and management of Canada's embassies and consulates in the region.

Mr. Dingledine became Director General, Security and Intelligence for the Department in the autumn of 1999. He was in charge of Departmental security in Canada and in Canadian Government embassies and consulates around the world, and was also responsible for the Department's use and collection of foreign intelligence. As Canada's senior representative for international counter-terrorism activities in international meetings, including the G8, he oversaw Canada's international response to the terrorist actions of September 11, 2001.

Mr. Dingledine retired from the Department in August 2002.

APPENDIX XII

BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT

(Major-General (Ret'd) G. Keith McDonald)



MAJOR-GENERAL (Ret'd) G. Keith MCDONALD

Mgen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

He instructed on T-33 aircraft at Canadian Forces Base, Moose Jaw Saskatchewan. In 1970, he was posted to RMC as a Squadron Commander and later the Assistant Director of Cadets. 1973 saw MGen McDonald return to the cockpit training on the CF-5 and CF104 aircraft. He was posted to 439 Squadron at CFB Baden-Soellingen in 1974 flying the CF104 in the ground attack role. Promoted to Major in 1977, MGen McDonald became the Group Tactical Evaluation Officer in 1978.

In 1980, MGen McDonald attended the Royal Air Force Staff College at Bracknell in England. Promoted to Lieutenant-Colonel in January 1981, he returned to National Defence Headquarters responsible for CF-18 operational planning and CF-18 equipment purchases. In 1982, he moved to the CF-18 Project Management Office as the Operational Requirements Manager.

MGen McDonald completed CF-18 Training at CFB Cold Lake, prior to returning to CFB Baden-Soellingen in 1985 as the first CF-18 Squadron Commander of 439(Tiger) Squadron. In July 1987, he was promoted to Colonel and posted to NDHQ as Director Professional Education and Development. In July 1989, MGen McDonald assumed command of CFB and #4 Wing Baden-Soellingen. During his tenure as Base/Wing Commander he oversaw the mounting of the CF18 air task group to the Persian Gulf War and set in motion the closure of Baden. In 1992, he returned to NDHQ as Special Assistant to the

APPENDIX XII

BIOGRAPHIES OF THE COMMITTEE SECRETARIAT

(Major-General (Ret'd) G. Keith McDonald)

ADM(Per) and in July 1993 assumed the newly created position which combined the SA/VCDS and the Director of the NDHQ Secretariat.

In June 94, General McDonald was promoted to Brigadier General and assumed the duties of Director General Aerospace Development at NDHQ. He was promoted to Major General in 1996, assuming the position of director of combat operations, Headquarters North American Aerospace Defense Command at Colorado Springs, USA. He held that position until his retirement from the Canadian Forces in 1998 after 37 years in the Canadian Forces.

Gen McDonald has accumulated over 4000 hours of pilot in command flying time, primarily in the CF18, CF104, CF5 and T-33. Professional education includes a Bachelors degree in Politics and Economics, staff school, the RAF Staff College, Post Graduate Courses in Business at Queens University, the National Security studies course, and numerous project management courses.

After leaving the military in 1998, Gen McDonald served a period of "conflict of interest" prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. In 2002, he left BMCI to set up his own consulting business, KM Aerospace Consulting.

Gen McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.

GRANT PURVES

A senior research officer, Mr. Purves joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in 1974. Since then he has helped a number of Parliamentary committees prepare major studies. He was assigned to the Senate Committee on National Security and Defence in 2001. Mr. Purves has a strong academic background in military and East European history.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds has worked with Canadian parliamentarians for 28 years in various capacities. Trained as a sociologist, she worked for 10 years as a research officer for the Library of Parliament, assisting committees involved in the area of social affairs. During this time she served for three years as Director of Research for the House of Commons Committee on Disabled Persons that produced the landmark report entitled *Obstacles*.

An associate of the Parliamentary Centre for 15 years, she organized fact-finding visits for legislators to and from the United States as well as study tours to Canada for legislators from African and Southeast Asian countries. She coordinated professional development programs for legislators and their staff, and wrote guidebooks on the operation of parliamentarians' offices in Ottawa and in their constituencies. In addition, she served as the director of the Parliament, Business and Labour Trust, a program under which legislators spend up to a week with major corporations and trade unions.

APPENDIX XII

Grant Purves and Barbara Reynolds

From 1985 to 2000 she also served as adviser to the Canadian Group of the Inter-Parliamentary Union, the worldwide organization of legislators that serves as the parliamentary wing of the United Nations.

In April 1998, she joined the Senate Committees Directorate as a Committee Clerk. Her committee assignments have included: Security and Intelligence; Boreal Forest, Fisheries; Transportation Safety; Veterans Affairs; and National Security and Defence. In June 2002, she received the Speaker's Award of Excellence for her work in the Senate.

SENATE OF CANADA

National Security and Defence, Standing Senate Committee

2nd Session, 37th Parliament, 2002-03

INDEX

The Myth of Security at Canada's Airports January 2003

- Air Canada**
 - Airport policing, p:104-5
 - Airside workers, contents of packsacks, tool kits, lunch boxes, knowledge, p:61
 - Cockpit doors, double, testing, p:31
 - Flight crew training, no changes in ten years, p:17
 - Mail and parcels, screening, p:44,51,111
 - Witnesses refusing to answer questions, p:139
- Air Canada Pilots Association**
 - Airport governance, p:111-2,114,124
 - Airport policing, p:100-1
 - Cockpit doors, double, p:32-3
 - Hijacking, policy towards, p:20
 - Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:20
- Air marshal**
 - See*
 - Aircraft Protection Officer
- Aircraft**
 - Cockpit door
 - Double door, requirement, p:30-4,35,144
 - El Al aircraft, Israel, two-door system, p:33
 - Fortified lockable, controlled by pilots from their seats, p:31
 - Kevlar doors, p:34
 - Metal curtain, steel bars, p:32
 - Number of openings during average flight, p:31
 - Reinforced, CATSA budget, p:30
 - Explosive decompression, p:34
 - Pilots having weapons, p:34,35,144
 - Private aircraft, corporate jets, charters, and their passengers
 - Lack of security requirements, p:10
 - No screening of passengers and carry-on luggage, p:80
 - Small and big aircraft, p:80
 - Shoulder-launched surface-to-air missiles
 - Anti-missile protective devices for aircraft flying to high-risk destinations, p:95,147
 - Counter-measures to deflect, cost, p:93
 - Threat, p:93
 - Sweeping, DCA flights, p:72-3
 - Video cameras in passenger cabin, p:31
- Aircraft Protection Officer (APO) (Air marshal)**
 - Armed officer on board
 - Department, agency or force in charge of aircraft, p:121
 - Role of flight crew, information, p:11,17-20,27-30,35,144
 - Identifying to captain before the flight, p:19
 - Identity known, position of RCMP, p:27-30
 - Interventions, conditions, instructions, p:27-30,35,144
- Airline Pilots Association International (ALPA)**
 - Cockpit doors, double, p:33-4
 - Mail and parcels, screening, p:50
 - Pass system, p:69-71
 - Pilots and flight attendants, protocols, procedures and training, p:19
- Airport governance**
 - "Alphonse-and-Gaston" relationship, p:109
 - Authority over air travel, wide and vague, p:109
 - Good security is good business, p:116
 - Jurisdictions and mandates among agencies, police forces and airport authorities, p:109
 - Local airport authorities
 - Economic initiative, p:111
 - Guidelines and directives, issued by Transport Department, p:111
 - Model, dysfunctional since September 11, 2001 return to old model, p:111-2
 - Money to be made, p:112
 - Responsibility devolved from Transport Department, p:111
 - People responsible, mandate, authority, will to create and implement policy, p:109
 - Private operators
 - Audits by Transport Department, p:115
 - Behaviour, control, p:115
 - Documents of entitlement or certification, p:115
 - Penalties, administrative and monetary, p:115
 - Records, keeping, p:115

Public and private sectors, roles, p:109,111

Airport policing

Air Canada, cooperation with police, undercover person, p:104-5
Committee, concerns, p:97-9
Confusing matrix of jurisdictions, priorities and egos, consequences, p:102
Contracted security personnel, role, p:97,102,106,147
Emergency relating to security
Cooperation and coordination between force, p:97-8
Force in charge, p:97
International airports, other airports, requirements, p:103
Local police forces, role, criminal investigations, p:97,101,107,147
National security police force
Better coordination, p:100-1
End to jurisdiction disputes, p:100
National body versus local/regional forces, p:100
National standards, p:100-1
Need for, p:100-2
RCMP, designation, under contract to CATSA, result, p:100-2,107, 147
Standardized security training, p:100-1
Oversight board or group of people, setting national standards and seeing to enforcement, p:98-9
Pearson Airport, situation
Agencies, number, responsibilities, p:98,103,121
Empire building element, p:103
Improved technical efficiencies, p:99
Intelligence information, sharing, p:103
Joint investigative unit, p:103
Multi-functional teams, p:99
Officers, number, decline, p:99,132
Passenger volume, increase, p:99
Provinces where RCMP is provincial police force, other provinces, p:97
Training standards and procedures, enhanced, development by
Transport Department, p:101
Types of policing necessary, p:101
Understaffed police forces, p:97

Airport security

Air travel security measures, designing and implementing to provide transparency and financial accountability to public, p:141,149
Airport tarmacs
Inadequate security boundaries, p:10
Periphery access, same security standards as applied within the terminal, p:83
Areas of security
Airport site, airport authority responsible, p:121-2
Passenger screening area, air carriers and CATSA responsible, p:121-2
Breaches and weaknesses, making public
Canadians' right to know versus national security, p:10-4,137-40,141, 150
Encouragement to terrorists, p:11,139

Businesses located outside airport grounds, access to aircraft, p:78

Central agency responsible for all security issues, p:122-4
Committee hearings, results, p:13-4
Current status, not very good, p:5,53
Electronic and biometric safeguards, p:15
Five-year air security initiative, funding
Forced investment, p:8
\$24 round trip fee, p:7,8,41
Value for money, p:8
Front door secured, side and back doors wide open, p:9,60-2,83
Gaps behind the scene, p:9-11
Hat pins, nail clippers, Remembrance Day poppies, confiscating, p:5,7, 39,62
Hijacking, policy towards, compliance or non-compliance, p:19-21
Improvements, reforms needed, urgency, p:8-9,14
Lax security, good for terrorists, p:60
Legislation, provisions, lack of centralized control, p:111-2
New measures, results
Air travel more secure, p:8
Federal government, determination to make airports and aircraft safer, p:7
Gestures, more symbolic than useful, p:7
Tougher scrutiny at check-in and security counters, longer line-ups, p:6,7
Metal forks and plastic knives, p:7
Metal knives, returned to service, p:7
Opening questions, insistent, abandoned p:6,7
Passengers and belongings, scrutinizing, airline employees more zealous, p:6
Passengers on tour groups, p:7
People responsible, mandate, authority, will to create and implement policy, p:109
Perimeter and non-terminal security
Current standards and practices, re-assessment, p:89
Missile launchers, shoulder-held, threat, p:93
Monitoring system (cameras) to track vehicles, p:89
Security pass system, p:89
Serious lapses, p:89
Spectators and vehicles allowed at both ends of runway, p:93
Visual screening, p:89
Physical search of everyone and every vehicle entering or exiting restricted areas, p:77,91,146
Pilot uniforms and credentials, stolen, p:70
Private aircraft, corporate jets, charters, and their passengers
Lack of security requirements, p:10
No screening of passengers and carry-on luggage, p:80
Small and big aircraft, p:80
Public accountability, p:113-4
September 11, 2001 attacks
Canadian airports and flights, response, predictable, p:6
New era of vigilance in air travel industry, p:6,17,37
Result of lack of security at American airports, p:6
Target of assaults, still possible, p:6,37
Technology, over-dependence, false sense of confidence, p:15,59

Terrorist attacks
 From beyond the perimeter of the airport, p:93,95
 From the outskirts of airport, p:77-92
 Transparency, need for, p:137-40,141,149
 Turf wars, internal, p:21,120-4
 Divided responsibility, danger, p:121-3

Airport workers
 Airside workers, accessing aircraft
 Background checks, affront to workers' dignity, p:61
 Background security checks, p:10,57-8
 Baggage loader, p:58
 Balance between respect and good judgement, p:62
 Box cutters, p:58
 Number, p:59
 Packsacks, tool kits, lunch boxes, contents, knowledge, p:61
 Searches, p:10,57,62,113
 Term and contract workers, security control, lax, p:60
 Tools of their trade, p:58
 Unions opposed to tough controls, p:60
 Corrupted, threat, p:15
 Legitimate, part of solution to security, p:15,59
 Maintenance workers, training in the recognition of potentially dangerous persons, objects or substances
 Lack of plan, p:11,23
 Responsibility of air carriers, p:16,25,143
 Transport Department, requirements, p:25,143
 Organized crime
 Infiltration, purpose, success, p:37-8,59,68,71,100,102
 Internal conspiracy, coercion, intimidation, potential, p:59-60
 Lax security, best interest, p:60
 Toronto airport community, possible number recruited, p:59-60
 Outside workers accessing aircraft or delivering un-searched packages, inadequate searches, p:10
 Passenger screeners at security counters
 Contracted by airlines, p:15
 New training, priority of CATSA, p:16
 Under-trained, underpaid, long shifts, p:15-6
 Wage increases, p:16
 Relationship of trust, p:13,57,62
 Workers in buildings next to airports with access to vulnerable areas at airports, lack of security background checks, p:10
See also
 Pass system; Security checks

Atkins, Hon. Norman K.
 Baggage, checked, p:38
 Pilots having weapons, p:34

Auditor General of Canada
 Immigration and customs officers, training, recommendation, p:17,25, 143
 Security expenditures
 Balance with revenues, examination, statements required from CRF and CATSA, p:127-8
 Financial regimes of CATSA and airport authorities, concerns, p:127, 130-1

Government and airport authorities, audits, p:125,127,148
 Local airport authorities
 Leases with Transport Department, Right of Department to audit, p:130-2
 Legislation, introduction to allow auditing, p:135,149
 No right to audit, p:130

Aviation Company Owner
 Airport governance, p:112
 Airport security, hat pins, nail clippers, p:5
 Cockpit doors, Kevlar, p:34
 Explosive decompression, p:34

Aviation Security Advisory Committee
 Airport policing, p:101
 Perimeter and non-terminal security, current standards and practices, re-assessment, p:89

Baggage, checked
 Electronic screening equipment, sophisticated, installed at Vancouver International Airport and some other places, p:37,40
 Intermittent screening when suspicion, p:37
 Likely target for terrorists, p:37
 Means of screening, various
 Dogs, p:40,49
 Electronic equipment, p:40
 Explosive vapour detection machines, p:40,49-51

Cost to industry, p:40
 Reliability, "false positives", p:40,51
 Human beings, limitations, p:40
 Multi-layered approach, implementation by CATSA, p:40-1,55,144
 Random and targeted screening by dedicated and trained personnel, p:55,144
 X-ray machines, p:40,49
 100% screening for explosives
 Canadian deadline, behind American deadline, p:41-3
 Deadline set by International Civil Aviation Organization, p:41
 Equipment needed
 Availability, funding, p:42
 Installing, logistical problems, p:42
 United States, deadline, p:41-3
 Organized crime, infiltration, success, p:37-8
 Pulled off if passenger not on plane, p:39
 Screening, almost non-existent, urgency to improve, p:37-41,49-50
 Volume to process, resource- and time-consuming, p:39,51

Baker, Mike, Vice-President, Corporate Management, Canadian Air Transport Security Authority
 CATSA, role, mandate, funding, p:118

Balnis, Richard, Senior Research Officer, Canadian Union of Public Employees
 Aircraft protection officer on board, identity known to all crew, position, p:29-30
 Pass system, p:72
 Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:21,120
 Training standards, development, turf war, p:120

Banks, Hon. Tommy

Airport policing, p:104
 Baggage, checked, p:49-50
 Flight attendants, training, p:22-3

Buildings adjacent to airport property

Adjacent to ramps, runways, taxiways, p:77-80
 Direct access to ramps, aircraft, p:77-80
 Employees not screened or badged, no security credentials, p:77-80
 Guarded gates, p:82
 Inadequate security boundaries, p:10
 Kilo Taxiway, Pearson International, guarded gate, p:82
 Lack of security, greater risk, p:83
 Little formal process to control access to airside, p:80
 Occupants, businesses, p:77-80
 Periphery access, same security standards as applied within the terminal, p:83
 Security measures
 Implemented by airport authorities, p:81
 Monitoring by Transport Department, inspection of records, p:81
 Permits issued for vehicles, p:81
 Unguarded gates, doors and passageways, p:83
 Vehicles and individuals flowing into ramp areas, nominally badged, unchecked, p:78

Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)

Customs officers
 Police databanks, access, p:25,143
 Training and support, lack of, p:17,25,143
 Iris and thumb scans, investment, p:63,66
 Private aircraft, notice of arrivals, p:84

Canada Post Corporation

Mail and parcels, screening, responsibility
 Reliance on passenger planes to deliver, p:47
 Technology, availability, p:47
 Visual, p:43-8,54,109-11
 Personnel, background checks, p:86-7

Canadian Air Transport Security Authority (CATSA)

Airport policing, funding, contracting RCMP, p:103,107,117-8,125,147,148
 Challenges, p:119
 Cockpit doors, reinforcing, budget, p:30
 Creation, reason, p:113
 Departure tax, spending, p:127,135,149
 Expenditures, statement delineating, to Auditor General, p:129
 Financial regime, concerns, p:127,129-30
 Financial statements, details of spending on internal administration and airports, p:129,135,149
 Funded through Consolidated Revenue Fund, p:128
 Lines of authority, confusion with role of Transport Department, p:113-4,121-2
 Mail and parcels, p:111
 Monitoring and regulating by Transport Department, p:113-4,117-9
 Multi-layer screening of checked baggage, mail and parcels, implementation, p:55,144
 National passes for air crews, issuing, p:75,145
 National standards, implementation, hiring employees rather than contracting, p:148

Non-profit Crown corporation, p:113

Pass system, p:68,75,113,119,145

Passenger screeners at security counters, training, wages, p:15-6
 Passes with access to restricted areas at more than one airport, issuing, p:66,75,145
 Random search of airline workers, p:14,113
 Reporting to Parliament through the Minister of Transport, p:113
 Role, mandate, responsibilities
 Aircraft Protection Officers program, p:113,124
 Announcement by Minister of Transport, p:14,113-6
 Delivery of screening services at designated airports, p:113,125,148
 Enhanced restricted area pass system, implementation, p:113,119, 125,148
 Explosive detection equipment, acquisition, deployment and maintenance, p:113
 Fulfilling, falling short, p:124
 Funding and delivery agency for Transport Department, p:117
 Intelligence investigation, risk assessment, p:118,125,148
 Non-passengers entering restricted areas, random screening, p:113, 119,125,148
 Passenger safety, p:117
 Training for screeners, p:118,125,148
 Screening of checked bags for explosives, deadline, funding, p:41-2
 Security checks, improving lax system, p:14

Canadian Airports Council

Airport policing, p:103

Canadian Security and Intelligence Service (CSIS)

Security checks, known security risk, database, p:62,76,91,146

Canadian Union of Public Employees (CUPE)

Aircraft protection officer on board, identity known to all crew, p:29-30
 Cockpit doors, double, p:33
 Flight attendants, manual, training needed, p:21-3,120
 Pilots
 Having weapons, p:34
 Training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:21,120

Carry-on luggage

Screening, p:37

CATSA

See

Canadian Air Transport Security Authority

CCRA

See

Canadian Customs and Revenue Agency

Citizenship and Immigration Department

Immigration officers
 Police databanks, access, p:25,143
 Training and support, lack of, p:17,25,143

Collenette, Hon. David, Minister of Transport
CATSA, funding, p:128
Departure tax, p:128
Pass system, random checking, p:67-8
Screening of checked bags for explosives,
deadline, p:42

Consolidated Revenue Fund
CATSA, funding, p:128
Departure tax, security tax revenues, collecting,
p:128

Cooper, Ross, First Officer, Security Committee,
Air Canada Pilots Association
Hijacking, policy towards, p:20

Cordy, Hon. Jane
Airside workers, p:57
CATSA, p:119
Pilots, training received for dealing with
terrorists, hijacking or air marshal, p:19

CRF
See
Consolidated Revenue Fund

CSIS
See
Canadian Security and Intelligence Service

Customs officers
Police databanks, access, p:25,143
Training and support, lack of, p:17,25,143

Day, Hon. Joseph A.
Private aircraft, p:85

Deemert, Rob, Cabin Security, International
Association of Machinists and Aerospace Workers
DCA flights, sweeping of aircraft, p:72-3

Duchesneau, Jacques, President, Canadian Air
Transport Security Authority
CATSA, role, mandate, funding, p:117-9,128
Pass system, p:68
Screening of checked bags for explosives,
deadline, p:42

Elliott, William, Assistant Deputy Minister,
Safety and Security Group, Transport Department
Airport governance, p:115-6
Airport policing, p:103
Baggage, checked, p:49-50
Cockpit doors, fortified lockable, p:31
Financial accountability, p:128
Flight crews, training, need to change and
improve, p:23
Mail and parcels, screening, p:43,48,52-3
Pass system, p:65-7
Screening of checked bags for explosives,
deadline, p:42-3
Security checks, p:62
Training standards, development, turf war,
p:21,120

Fernie, Iain, Regional Security Operations
Manager, Air Canada
Airport policing, p:104-5
Airside workers, p:61

Mail and parcels, screening, p:44,52
Organized crime, infiltration of airports, p:71

Finance Department

Departure tax, security tax revenues
Collecting, p:129
Revenues collected and disbursed from CRF,
statement, p:128

Financial accountability

Departure tax, \$12
Amount, not enough, right or excessive,
assessing, p:127-8
Consolidated Revenue Fund, deposit,
p:128,129
Disposition, spending
Federal government, responsibility, p:129-
30,135,149
Where, how much, public right to know,
p:127,129,132-3,135,149
Incremental expenditures, covering, p:127-30
Security bureaucracy, p:127
Value for money, p:7,8,41
Revenues and expenditures, balance
Annual review, p:128
Auditor General, examination, statements
required, p:128-30
Matching, information difficult to obtain,
p:127-30
Security expenditures
Financial regimes of CATSA and airport
authorities, concerns, p:127, 129-30
Government and airport authorities, audits by
Auditor General, p:125, 127
Local airport authorities
Amount allocated, spending, control,
p:127,130-3
Auditor General, no right to audit, legislation
to allow, p:130,135,149
Transport Department, leases, right to audit,
p:130-1

Fleshman, Larry, General Manager, Customer
Service, Toronto, Air Canada
Airside workers, p:61
Mail and parcels, screening, p:51
Organized crime, infiltration of airports, p:71

Flight crews (pilots and attendants)
Armed protection officers on board, inadequate
briefing and training, role, p:11,17-20,27-30,35,144
Attendants, manual, training needed, p:21-3
National passes, issuing, p:75,145
Pilots having weapons, p:34,35,144
Training standards, delays, internal turf war,
p:10,18,24,25,120,143
United States, comprehensive program or
strategy, p:19

Forrestall, Hon. J. Michael

Airport policing, p:104
Baggage, checked, p:49
Mail and parcels, screening, p:53-4

Greater Toronto Airport Authority

Refusing to appear before Committee,
p:11,133,137

Fraser, Sheila, Auditor General of Canada

Financial accountability, p:127-31
Immigration and customs officers, training, recommendation, p:17

Immigration officers

Police databanks, access, p:25,143
Training and support, lack of, p:16-7,21-4,25,101,143

International Association of Machinists and Aerospace Workers

Baggage, checked, p:38
Suspicious baggage and things, training to recognize, p:23
Unions opposed to tough security controls, p:60-1

International Civil Aviation Organization

Screening of checked bags for explosives, deadline, p:41

Johnson, Don, President, Air Canada Pilots

Association Airport governance, p:114

Airport policing, p:98
Cockpit doors, double, p:32-3
Pilots, training received for dealing with terrorists, hijacking or air marshal, p:20

Kavanagh, Paul, Regional Director, Security and Planning, Ontario Region, Transport Department

Airport governance, p:115
Airside workers, p:57-8,62
Buildings adjacent to airport property, p:81
Mail and parcels, screening, p:46
Mail carriers, freight forwarders, p:88
Pass system, p:64
Private aircraft, p:85

Kenny, Hon. Colin

Airport policing, p:104-5
Airside workers, p:57-8,61
Buildings adjacent to airport property, p:82
Cockpit doors, safety, p:33
Mail and parcels, screening, p:44-5,51-2
Mail carriers, freight forwarders, p:88
Organized crime, infiltration of airports, p:71
Pass system, p:72-3

Laflamme, Art, Senior Representative, Airline Pilots Association International

Cockpit doors, double, p:33-4
Mail and parcels, screening, p:50
Pass system, p:69-70
Pilots and flight attendants, protocols, procedures and training, p:19

Landry, Sam, Inspector, Officer in Charge of the Toronto Airport Detachment, Royal Canadian Mounted Police

Airport policing, p:98,99,121
Organized crime, infiltration of airports, p:59-60,68,100,102-3

LaPierre, Hon. Laurier L.

Pass system, p:69-70
Private aircraft, p:84

Lefebvre, Paul, President of Local Lodge 2323, International Association of Machinists and Aerospace Workers

Unions opposed to tough security controls, p:60-1

Lester B. Pearson International Airport, Toronto

Airport policing, p:97-100,103,121,133
Airport security, p:5,11-2,139
Baggage, checked, p:38-9
Buildings adjacent to airport property, p:77-80,82-3
Kilo Taxiway, Pearson International, guarded gate, p:82
Mail carriers, freight forwarders, p:87
Organized crime, p:59-60,68,99-100,102-3
Security checks, p:63

Loeppky, Garry, Deputy Commissioner, Operations, Royal Canadian Mounted Police
Aircraft protection officer on board, identity known to all crew, p:28-9
Airport policing, p:28,99-100

Mail and parcels, cargo

Letters and packages from Canada Post and private courier companies
Employees, background checks, p:48
"Known shippers", security shortcuts, practice discontinued, p:48,55, 87,144-5
Obligation to screen, p:47
Threat to passenger flights, p:43,46,48
Waybill, simple signing sufficient to get package on plane, p:48
Placing on board a specific flight, first-duty shippage fee, p:52-3
Screening
Airlines, carriers, responsibility, p:9,44-6,109
Coming from small airports, p:55
Comprehensive, system, p:43,52
Lack of, area of concern, p:9,43-4,47-8,52-3,109
Mailbags x-rayed, percentage, p:51-2,110
Multi-layer, implementation by CATSA, p:55,144-5
Protocols, Transport Department, p:109-10
Random and targeted screening by dedicated and trained personnel, p:55,144-5
Random visual surveillance by postal employees, p:43-8,54,110
Responsibility, "Shell game", p:111-2
Technology, availability, p:47,111
Third party verification, p:46

Mail carriers, freight forwarders

Background checks
None required, p:87
Requiring, cost to companies, not the taxpayer or travelling public, p:88

McLeod, Dave, Lead Station Attendant, International Association of Machinists and Aerospace Workers

Baggage, checked, p:38
Pass system, p:69
Suspicious baggage, training to recognize, p:22

Meighen, Hon. Michael A.
Cockpit doors, double, p:32
Mail and parcels, screening, p:46
Organized crime, infiltration of airports, p:71
Pass system, p:70-1,72

Milton, Robert, Chief Executive Officer, Air Canada
Airport policing, police infiltration, p:105

Minto, Shahid, Assistant Auditor General
Financial accountability, p:131-2

National Security and Defence, Standing Senate Committee

Airport security
Hearings, results, p:13-4
Hearings and inspections, p:8-9
Improvements needed, urgency, p:8-9
Recommendations, p:25,35,55,75-6,91-2,95,107,125,135,140-50
Witnesses
People appearing, gratitude, p:137,139
Persons responsible, maintaining appearances and defending system, p:137
Right to subpoena, p:139-40
Senior officials, refusing to answer questions or appear before Committee, p:137-40

Pass system

Airports issuing passes relating uniquely to their facilities, p:66,75,145-6
Airside workers, moving in and out of restricted areas
Background check, p:57-8
Electronic passes with biometric identifiers incorporated, p:66-7,70,75, 145
Haphazard examination of passes, p:10
Identification passes used, easy to replicate, p:63
Outmoded and insecure, p:10
Primitive and relaxed, p:63
Random versus full checking, rationale, cost-benefit analysis, p:67-73
Temporary workers, un-cleared, accompanied by cleared worker, p:63-4
Workers passing through without anyone paying attention, p:63
Automated fingerprint identification system, p:66
Employees leaving employment
Canada 3000 employees, missing passes, p:65
Required to turn in passes to employer, p:65
Enhanced restricted area pass system, implementation by CATSA, p:113
Forgery, p:63,64
Improvements, plans of Transport Department, p:65-6
Iris and thumb scans, implementation, p:63,66
Link to centralized database and to access control system at the airport, p:66-7,75,143
National, centralized system, national standards, national database, p:65-6,67,75,146
National passes for air crews, p:75
Passes checked
Against list of numbered passes that are defunct, p:65
Photo resemblance, p:65

Passes with access to restricted areas at more than one airport, p:66
Pilot uniforms and credentials, stolen, p:70

Pelletier, France, Flight Attendant, Legislative and Regulatory Affairs, Canadian Union of Public Employees
Airside workers, p:58
Cockpit doors, double, p:33
Flight attendants, manual, training needed, p:21-3
Pilots having weapons, p:33

Private aircraft, corporate jets, charters

Customs and Immigration officials, notice of private arrivals, p:83-5
Lack of security requirements, p:10
Large, fully fuelled, possible damage, p:83
Little supervision, p:83
Name of passengers, requirement, p:85
NAV Canada, air traffic control, role, p:83
No screening of passengers and carry-on luggage, p:80,85-6
Privileges, inconsistent with security, oversight, p:85-6
Search before departing and on arrival, p:86,91-2
Small and big aircraft, p:80
Telephone reporting centre, obligation to register arrival, p:83-4

Royal Canadian Mounted Police (RCMP)

Aircraft protection officer on board
Identity known to all crew, position, p:27-9
Interventions, conditions, instructions, p:27-30,35,144
Airport policing, responsibilities, p:97-102,107,121,125,147,148
Organized crime, infiltration of airports, p:59-60,68
Security checks, workers with criminal records or facing charges, database, p:62,76,91,146

Security checks

Airside workers, accessing aircraft, p:10,57-8
Auditor General of Canada, role, p:76,91
Conducted once every five (three) years, p:62,63,76,91,146
Criminal records or facing charges, RCMP database, p:62,76,87,91,146
Domicile, employment and credit, Transport Department, p:62,76,91, 146
5-point background check, p:76,91,146
Good record not indicative of good behaviour in future, p:62
Mail carriers, freight forwarders, outside workers accessing aircraft or delivering un-searched packages, p:10,86-7
Not foolproof system, p:62-3
Security threat, CSIS database, p:62,76,87, 91,146
Temporary workers, un-cleared, p:63-4
Term and contract workers, security control, lax, p:60-1
Workers in buildings next to airports with access to vulnerable areas at airports, lack of security background checks, p:10

Sheehy, Matt, Captain, Chairman of the Security Committee, Air Canada Pilots Association
Airport governance, p:111-2,124

Sheridan, Norman, Director, Customs Passenger Programs, Canada Customs and Revenue Agency
Private aircraft, p:84-5

Stiff, Bob, General Manager, Corporate Security, Canada Post Corporation
Mail and parcels, screening, p:54

Terrorism
Assaults on United States and allies, threat unlikely to disappear soon, p:6
Power supplies, water supplies, Internet, alternate targets, p:6

Toronto International Airport
See
Lester B. Pearson International Airport, Toronto

Transport Department
Airport governance, p:109-16
Airport policing, p:101-3,117
Airside workers, p:57-8,62
Baggage, checked, p:49-50
Buildings adjacent to airport property, p:81
CATSA, monitoring and regulating, p:113-5,117-9,125,148
Cockpit doors, double, requirements, p:30-1,35,144
Financial accountability, p:127-8
Flight crews, training, need to change and improve, p:23
Lines of authority, confusion with role of CATSA, p:111-2,120-1
Local airport authorities, leases, right to audit, p:130-2,135,149
Mail and parcels, screening, protocols, responsibility, p:43,45-8,52-3, 109-11
Maintenance workers, training, position, p:16,25,143
Pass system, p:64-8,72,119
Perimeter and non-terminal security, current standards and practices, re-assessment, p:89
Policy and standards for aircraft and airport security, verification of implementation, p:125,148
Private aircraft, p:84-5,91-2
Screening of checked bags for explosives, deadline, p:42
Security checks, domicile, employment and credit records, p:62,73-4,91, 146
Training requirements for flight crews, new, delays, p:18,25,143
Training standards, development, turf war, p:21,118-20

Turpen, Louis A., President and Chief Executive Officer, Greater Toronto Airport Authority
Refusing to appear before Committee, p:11,133,137

Wiebe, Hon. John (Jack)
CATSA, p:117-8

Wilmink, Chuck, Consultant, Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines
Airport security, current status, p:5,53,121-2
Baggage, checked, p:51
Mail and parcels, screening, p:51,53

Witness 1
Buildings adjacent to airport property, p:82

Witness 1, Former intelligence supervisor with a police force
Airport policing, p:103

Witness 2, Aviation company owner
Buildings adjacent to airport property, p:77-8,82
Mail carriers, freight forwarders, p:87
Private aircraft, p:83

Witness 3
Buildings adjacent to airport property, p:82

Witness 3, Former head of a drug squad
Airport policing, p:98

Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens

Comité sénatorial permanent de
la Sécurité nationale et de la défense

Janvier 2003

MEMBRES DU COMITÉ

37^e législature – 2^e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs :

Atkins

Banks

Cordy

Day

Meighen

Smith, c.p.

Wiebe

*Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.)

*Lynch-Staunton (ou Kinsella)

**Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

DU COUTEAU INOFFENSIF À LA FOURCHETTE MORTELLE.....	6
DU SYMBOLE À LA RÉALITÉ.....	7
EN AVEZ-VOUS VRAIMENT POUR VOTRE ARGENT?.....	8
LOIN DES YEUX, LOIN DU CŒUR	10
SURTOUT PAS UN MOT DE TROP!	12
LES CANADIENS DEVRAIENT ÊTRE AU COURANT DE CE QUE TOUS LES MÉCHANTS SAVENT DÉJÀ	15
I. FORMER LES ÉQUIPAGES, LES AGENTS DE L'IMMIGRATION ET DES DOUANES AINSI QUE LE PERSONNEL D'ENTRETIEN EN MATIÈRE DE MENACES POTENTIELLES.....	17
L'ENVERS DU DÉCOR	18
LE PERSONNEL NAVIGANT VEUT ÊTRE FORMÉ, PAS SIMPLEMENT RÉCONFORTÉ	21
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION I :	29
II. AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ À BORD.....	31
POUR UN PERSONNEL NAVIGANT INFORMÉ	31
TOUT L'ÉQUIPAGE DOIT ÊTRE AU COURANT	32
TRAVAILLONS ENSEMBLE!.....	34
VERROUILLAGE DE LA PORTE DU POSTE DE PILOTAGE	35

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION II :	41
III. LE PROBLÈME DE LA MENACE POTENTIELLE QUE CONSTITUENT LES BAGAGES, LES COLIS ET LES LETTRES	43
LA VÉRIFICATION DES BAGAGES	44
RENIFLER LES PROBLÈMES	46
LE CANADA ACCUSE DEUX ANS DE RETARD.....	47
LES LETTRES ET COLIS	50
POURQUOI LE COURRIER DEVRAIT-IL ÉCHAPPER AUX CONTRÔLES?	53
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION III :	63
IV. RÉACTION FACE À DES TERRORISTES AGISSANT DISCRÈTEMENT DEPUIS L'INTÉRIEUR D'UNE AÉROGARE	65
SÉPARER LE BON GRAIN DE L'IVRAIE.....	67
UNE MAIN DE VELOURS DANS UN GANT DE FER.....	69
UN PROGRAMME D'ATTESTATION DE SÉCURITÉ QUI FONCTIONNE... PARFOIS.....	71
DES LAISSEZ-PASSER... QUI EN LAISSENT TROP PASSER!	72
PEUT-ON PARLER ICI DE CULTURE DE LA SÉCURITÉ?	74
QUI DIT « ALÉATOIRE », DIT AU PETIT BONHEUR LA CHANCE	76
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IV :	85
V. CONTRER LA MENACE D'ACTIVITÉS SUBVERSIVES ENTREPRISES DEPUIS LA PÉRIPHÉRIE IMMÉDIATE D'UN AÉROPORT	87

RIVERAINS DES AÉROPORTS AYANT UN DROIT D'ACCÈS AUX AIRES DE TRAFIC ET AUX PISTES À TITRE DE COURTOISIE	90
CAS DES AÉRONEFS PRIVÉS.....	94
LES COURRIERS DES POSTES ET LES TRANSITAIRES	98
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION V :.....	103
VI. MENACE D'ATTAQUES TERRORISTES LANCÉES CONTRE DES AVIONS DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'UN AÉROPORT.....	105
VII. AMÉLIORATION DES SERVICES DE POLICE AÉROPORTUAIRE	109
À MENACES GRANDISSANTES, EFFECTIFS POLICIERS DÉCROISSANTS	111
UN SEUL CORPS POLICIER POUR LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE?	113
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION VII :	121
VIII. AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME AÉRIEN.....	123
Valse hésitation sur le thème des responsabilités.....	125
Le rôle de l'ACSTA.....	127
Les relations entre l'ACSTA et Transports Canada	132
Les luttes intestines dans le domaine de la sécurité	136
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION VIII :.....	143
IX. ASSURER LA REDDITION DE COMPTE AU PLAN FINANCIER	145

COMBIEN LES AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES LOCALES DÉPENSENT-ELLES AU TITRE DE LA SÉCURITÉ?	149
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION IX :	153
X. POUR UNE TRANSPARENCE RENOUVELÉE	155
LE PRINCIPE DU GOUVERNEMENT RESPONSABLE REPOSE SUR LE DROIT DE SAVOIR DE LA POPULATION.....	156
LES GENS HONNÊTES ONT PARLÉ	157
RECOMMANDATIONS DU COMITÉ EN VUE DE RÉGLER LES PROBLÈMES DÉCRITS À LA SECTION X :	161
RECOMMANDATIONS	163
ORDRE DE RENVOI	173
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ	175
QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ	180
AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ.....	189
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON.....	193
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO .	196
AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ	209
POLICE RÉGIONALE DE PEEL.....	213
LISTE DES PIÈCES.....	214
STATISTIQUES.....	217
ACTIVITÉS DES MÉDIAS	219
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ.....	221
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ	237
INDEX	247

VIII. Amélioration de la gouvernance du système aérien

Le comité s'inquiète de constater que les pouvoirs en matière de transport aérien sont à la fois vagues et largement répartis. Les compétences et les mandats des divers organismes gouvernementaux, des corps policiers et des autorités aéroportuaires sont tellement enchevêtrées que cette situation porte tort à l'efficacité et à la prospérité du secteur, sans parler de sa sécurité. Les responsables des questions de sécurité dans le secteur du transport aérien devraient être investis d'un mandat distinct et de pouvoirs clairement définis, et ils devraient être animés de la volonté d'instaurer et d'appliquer des politiques susceptibles de donner des résultats.

Une ribambelle de ministères, d'organismes d'État et de sociétés privées assument la responsabilité de la sécurité dans les aéroports canadiens et il existe un lien de déférence exagéré et mal défini entre le secteur public et le secteur privé quant à la répartition des responsabilités en cas de problème grave de sécurité.

Par exemple, qui est responsable de la sécurité du courrier?

- Normalement, les compagnies aériennes sont responsables du fret qu'elles transportent, notamment du courrier.

- Toutefois, elles ne sont pas tenues de contrôler le courrier parce que Transports Canada leur a indiqué qu'elles pouvaient se contenter d'obtenir des garanties écrites de la Société canadienne des postes pour chaque cargaison de courrier. De plus, le ministère leur a garanti que les protocoles visant à s'assurer que le courrier est sûr sont respectés par la SCP.
- Cependant, Transports Canada n'a communiqué ces protocoles à personne pour des raisons de sécurité nationale.
- S'il semble que le ministère a mis en œuvre certains protocoles l'année dernière. L'été dernier, un témoin de Transports Canada nous a déclaré qu'il n'avait pas encore eu la possibilité de vérifier la SCP pour s'assurer qu'elle suit bien les protocoles en question.
- En fait, tout cela est purement spéculatif, puisque le comité a appris que la SCP ne contrôle pas vraiment le courrier autrement que par le coup d'œil « expérimenté » de leurs employés qui ne sont sans doute pas dotés d'une vision radioscopique.
- S'il est prévu que d'ici trois ans les aéroports canadiens seront dotés de l'équipement nécessaire pour inspecter les bagages des passagers afin de voir s'ils renferment des dispositifs explosifs, un cadre de la SCP nous a affirmé qu'aucun équipement actuellement connu n'est en mesure de contrôler le contenu potentiellement dangereux (pour un

avion) du volume élevé de courrier qui transite par la Société.

S'il n'est pas possible de contrôler la totalité du courrier que manipule la SCP, il existe certainement un équipement qui permettrait de vérifier les 15 p 100 du volume, tout au plus, qui est transporté à bord d'avions de passagers. Toutefois, rien ne semble être prévu à cet égard.

Valse hésitation sur le thème des responsabilités

Qui est responsable de veiller à ce que les articles de courrier ne soient pas à l'origine de l'explosion d'un avion de transport de passagers relevant de la compétence du Canada? Est-ce Air Canada? La Société canadienne des postes? Transports Canada? Ou la nouvelle ACSTA? Pour l'instant, il semble que ce soit toutes ces organisations à la fois et aucune d'elles.

Le 4 novembre 2002, le commandant Matt Sheehy, président du comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, critiquait la décision prise par Transports Canada en 1996 de se dégager de la responsabilité de l'administration des aéroports pour la confier presque entièrement au secteur privé en maintenant simplement le droit d'émettre des lignes directrices et des consignes et d'effectuer des vérifications relatives à l'application de ces dernières :

« Le transfert des pouvoirs qui a eu lieu en 1996 était principalement motivé par une initiative économique. [...] un grand nombre des activités quotidiennes des aéroports ont été transférés aux administrations aéroportuaires locales [...] cela a fonctionné dans une certaine mesure, tout au moins pour ce qui est de l'aspect économique.

Cependant, depuis le 11 septembre, tout a changé dans le monde et la sécurité dans le domaine de l'aviation s'est transformée de façon considérable. Nous allons faire une suggestion au comité sénatorial. Malheureusement, nous allons vous demander de faire marche arrière car nous sommes vraiment convaincus que le modèle que nous essayons d'utiliser en ce moment est dysfonctionnel. Il aurait peut-être fonctionné avant le 11 septembre, mais dans sa forme actuelle, il ne fonctionne pas. [...] nous vous demandons une tâche considérable, car le système a acquis sa vitesse et n'a peut-être plus de direction. Il y a quelqu'un qui va devoir se porter volontaire pour en prendre la direction. »

Le propriétaire d'une compagnie d'aviation, que nous avons interrogé le 24 juin à huis clos, a été, quant à lui, un peu plus cynique. (Il décline une longue expérience de pilote et d'exploitant de compagnie d'avions nolisés, et il siège au conseil de plusieurs compagnies d'aviation) [TRADUCTION] :

« Tout le monde pourrait faire beaucoup d'argent si l'on calmait les appréhensions du public mais il y a beaucoup à perdre si les gens croient que quelque chose de mal risque de se produire. Les voyageurs continuent d'emprunter les avions nolisés pour leurs vacances. L'activité se maintient. Les transitaires continuent d'avoir du travail. La Société canadienne des postes continue de charger son courrier à bord des avions. Tout le monde fait de l'argent à vendre du carburant. Mais tout cela repose sur une illusion. En un sens, nous savons que les transports aériens ne sont pas sûrs, mais il est vrai que tout le monde fait de l'argent, que nous gagnons tous de l'argent. Si nous faisons peur au public voyageur, nous ne ferons plus d'argent du tout. »

Le rôle de l'ACSTA

En réaction aux événements du 11 septembre 2001, 1^{er} avril de l'année suivante, le gouvernement fédéral créait l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA). Il s'agit d'une société de la Couronne sans but lucratif qui rend compte au Parlement par la voix du ministre des Transports et qui a pour mandat de dispenser les services de contrôle des passagers avant l'embarquement dans 89 aéroports désignés. L'ACSTA est investie de la responsabilité d'acquérir, de mettre en place et d'entretenir un matériel de détection des

explosifs dans les aéroports et de mettre en œuvre le programme des agents de protection à bord (APB).

Le 5 novembre, après les critiques formulées à répétition devant notre comité relativement à la mauvaise qualité des inspections de toute autre personne que les passagers et les équipages dans les aéroports, le gouvernement fédéral a confié deux nouvelles responsabilités à l'ACSTA :

- mettre en œuvre et améliorer le système de laissez-passer donnant accès aux zones restreintes dans les aéroports canadiens
- effectuer des contrôles aléatoires(fouilles) dans le cas des non passagers qui pénètrent dans les zones à accès restreint.

L'ACSTA est donc l'organisme désigné pour offrir ces services de sécurité, sous la surveillance de Transports Canada qui se charge de la réglementation. Des témoins ont déclaré au comité qu'il règne encore une certaine confusion quant aux rôles des différentes entités appelées à contribuer à la sécurité dans le transport aérien, surtout pour ce qui est du lien hiérarchique entre l'ACSTA et Transports Canada.

Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « Les différentes composantes de la sécurité aérienne sont nombreuses et très diverses et, de ce fait, nécessitent une centralisation afin de permettre une intégration efficace des mesures pertinentes.

La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, ne répond pas à cette exigence vitale. Cet organisme est incapable de traiter de nombreuses questions de sécurité en vol, étant donné qu'il a été mandaté principalement pour s'occuper des questions de détection au sol. De plus, cet organisme ne cherche aucunement à obtenir l'avis direct des personnes qui doivent être protégées et des personnes qui sont légalement mandatées pour assurer la sécurité en vol, à savoir le public et les pilotes respectivement.

... Nous n'en avons certainement pas pour notre argent, nos 12 dollars.

(PLUS LOIN) ...Je pense que cet organisme [l'ACSTA] a le mandat de le faire [orchestrer la sécurité aérienne nationale], mais qu'il ne le fait pas de façon globale. Ils [les gens de l'ACSTA] ont adopté un point de vue très étroit de leur mandat. »

Même après avoir longuement entendu les représentants de Transports Canada et de l'ACSTA au sujet de la répartition des responsabilités entre les deux organismes, les membres du comité ne savent pas encore au juste qui des deux assume la responsabilité de sécurité aéroportuaire. Malgré tout, la plupart des témoins ont laissé entendre que l'ACSTA n'était finalement là que pour assumer un rôle de soutien. Ce genre de déclaration en a déçu plus d'un dans cette industrie qui aurait souhaité

qu'un organisme national assume la totalité des questions de sécurité aéroportuaire.

Transports Canada prétend maîtriser les comportements potentiellement imprévisibles des exploitants privés à qui l'on a accordé beaucoup d'indépendance à l'occasion du transfert des pouvoirs : transporteurs aériens, autorités aéroportuaires, transitaires, services aéronautiques, traiteurs et autres :

Paul Kavanagh, directeur régional, Sécurité et plan d'urgence, région de l'Ontario, Transports Canada, 24 juin 2002 : « Nous pouvons imposer des pénalités administratives et monétaires. Nous sommes également autorisés à suspendre, émettre, révoquer ou refuser de renouveler des documents d'autorisation ou des certificats principalement aux points de filtrage. »

Quoi qu'il en soit, les vérifications de Transports Canada à ce sujet sont à la fois rares et espacées, et elles portent essentiellement sur l'honnêteté avec laquelle les exploitants en question tiennent les dossiers exigés par le ministère fédéral. Les suspensions et révocations semblent être des menaces beaucoup plus théoriques que réelles. Un sous-ministre de Transports Canada nous a indiqué, en passant, ce sur quoi son ministère semble miser à cet égard :

William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, Transports Canada, 2 décembre 2002 : « Nous disposons de plusieurs leviers sur le plan de la sécurité [au-delà du régime réglementaire de Transports Canada et des outils éventuels d'application de la loi], notamment notre régime réglementaire dont nous pouvons imposer le respect. Les autres leviers à notre disposition sont, premièrement, qu'une bonne sécurité est positive pour les affaires et, deuxièmement, que nul aéroport ne souhaite que Transports Canada ou quiconque d'autre le taxe d'irresponsabilité. »

Le comité estime que l'efficacité de la sécurité dans les transports peut être synonyme d'affaires fructueuses. Il croit aussi qu'il pourrait être nuisible aux affaires de donner l'illusion que tout va bien du côté de la sécurité, en avant-scène, tandis qu'on lésine en coulisses. Il ne faudrait pas beaucoup de catastrophes pour paralyser complètement le secteur du transport aérien. Il y a des risques dans toutes les entreprises, mais les risques que court actuellement le secteur canadien du voyage aérien sont inacceptables.

Les compagnies aériennes au Canada ont été soulagées des coûts associés à la vérification des passagers avant l'embarquement. Cette responsabilité a été confiée à l'ACSTA. Les passagers assument d'ailleurs directement les coûts de leurs contrôles de sécurité en acquittant une surcharge de 12 \$.

Jusqu'ici, les compagnies aériennes canadiennes se sont surtout plaintes de l'effet négatif de cette surcharge sur la demande.

Les compagnies aériennes n'ont rien dit des sommes qu'elles ont économisées depuis ce transfert de responsabilité, sommes qu'elles auraient pu appliquer à une réduction des tarifs pour stimuler la demande ou à une amélioration de la sécurité dans d'autres secteurs afin de restaurer la confiance des passagers. *Le comité estime que l'amélioration de la sécurité devrait être une priorité pour toutes les parties concernées, notamment pour les compagnies aériennes.* L'éthique est très souvent synonyme de bonnes affaires.

Les relations entre l'ACSTA et Transports Canada

Il semble parfois que l'ACSTA est à peine plus qu'un organisme de prestation de services pour le compte de Transports Canada. À d'autres moments, son PDG, **Jacques Duchesneau**, apparaît comme l'homme de pointe en matière de sécurité aéroportuaire, comme il nous l'a déclaré le 25 novembre 2002 : « [ma tâche] consiste à veiller à ce que les passagers soient en sécurité dans les avions. Ce n'est pas une mince tâche. »

Dans l'échange suivant, on a l'impression que Transports Canada croit posséder les ressources nécessaires en matière de

collecte du renseignement pour pouvoir déterminer le genre de services policiers à assurer dans les aéroports canadiens, contrairement à l'ACSTA. En revanche, ce dernier organisme croit être en mesure de déterminer le genre de formation à donner aux préposés à la vérification des passagers, dans le sillage des événements du 11 septembre :

Le sénateur Wiebe, 25 novembre 2002 :

« Ce qui me préoccupe, c'est que la politique de Transports Canada consiste à établir un certain niveau de surveillance policière dans les aéroports en fonction d'une évaluation du risque. Cette politique est établie. Pourquoi dès lors devriez-vous demander des fonds supplémentaires au ministre pour un aéroport précis? Pourquoi n'avez-vous pas le pouvoir de prendre cette décision dans le cadre de votre budget? »

M. Baker : « Les services de renseignement dans ce domaine relèvent de Transports Canada. C'est l'organisme de réglementation [...] qui fixe la norme »

Le sénateur Wiebe : « Ne faites-vous pas l'évaluation du risque? »

M. Duchesneau : « ... Nous n'avons pas de service de renseignement. [...] Nous ne sommes pas équipés pour cela et ça ne fait pas partie de notre mandat. »

Sen. Wiebe: « Lorsqu'il s'agit de décider du niveau de formation qu'il est nécessaire de donner aux agents de contrôle, la décision est-elle prise par vous ou par Transports Canada? »

M. Duchesneau : « C'est nous qui la prenons. »

Le sénateur Wiebe : « Quelle est la différence? »

M. Duchesneau : « C'est très différent. Nous avons les ressources nécessaires pour assurer la formation. Nous connaissons notre situation précise et nos procédures d'exploitation; nous organisons la formation en conséquence. Lorsqu'il s'agit cependant de faire une évaluation du risque, il faut des renseignements. Nous ne sommes pas chargés d'assurer un service de renseignement. »

Peu après cette discussion, le **sénateur Cordy** posait la question suivante à **M. Duchesneau** : « Quels défis l'ACSTA s'attend-elle à devoir relever au cours des prochaines années? » à laquelle l'intéressé a répondu sans hésiter : « Il faudra toujours être en avance sur les personnes qui sont animées de mauvaises intentions. »

Les membres du comité croient bien humblement que l'ACSTA, organisme de sécurité indépendant, aura beaucoup de difficulté à maintenir un temps d'avance sur des personnes mal intentionnées si l'Administration ne peut compter sur une branche du renseignement. Et si elle n'a pas cette branche, pourquoi donc forme-t-elle le personnel des aéroports? La formation en matière de sécurité doit être indéniablement *fondée* sur le renseignement.

En recueillant les témoignages des représentants de l'ACSTA, le comité n'est pas parvenu à déterminer si cet organisme participe à l'établissement des normes et à la vérification du nouveau système de laissez-passer pour les zones à accès restreint devant servir au contrôle des non passagers dans les aéroports. L'ACSTA va-t-elle concevoir le nouveau système de laissez-passer? Ou les comités de Transports Canada vont-ils s'en charger?

Les luttes intestines dans le domaine de la sécurité

Même au sein de Transports Canada, les pouvoirs en matière de sécurité semblent être partagés. **William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada**, a admis que les deux directions générales – celle de la sécurité et celle de l'aviation civile – ont une certaine compétence en matière de formation des PNT et des PNC, aspect qui a été critiqué oralement devant le comité puisque aucune nouvelle formation en sécurité ne devrait entrer en vigueur avant l'été 2003, soit près de deux ans après le 11 septembre 2001. M. Elliott a nié l'existence d'une « guerre intestine » entre les deux directions générales, mais **Richard Balnis, agent de recherche principal au SCFP**, n'a pas exprimé le même avis dans son témoignage du **18 novembre 2002**. Il nous a déclaré qu'après l'entrée en service des APB armés [version canadienne des *sky marshals* américains], les pilotes avaient fébrilement démarché Transports Canada pour obtenir une formation sur la façon de traiter de cette nouvelle situation.

« ... le directeur général de la sécurité [Transports Canada] prétendait qu'il lui incombait de les approuver et le directeur général de l'aviation civile [Transports Canada] prétendait la même chose. Les deux hommes ont argumenté sur la question pendant environ deux heures. Au bout du compte, nous leur avons demandé de s'entendre. »

Plus d'un an après, ces procédures ne sont toujours pas en place. La confusion qui règne à propos de l'orientation à donner à la sécurité aéroportuaire va bien au-delà des divisions au sein de Transports Canada et de la répartition entre Transports Canada et l'ACSTA. Le problème existe dans les aéroports eux-mêmes. Comme nous l'avons vu, **l'inspecteur Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à l'Aéroport international Pearson** a fait parvenir au comité une liste de 56 entités qui sont toutes investies d'une responsabilité quelconque en matière de sécurité aéroportuaire. **[annexe V]**

Les responsabilités qui incombent aux compagnies aériennes, aux autorités aéroportuaires, aux divers corps policiers, à la SCP, à l'ADRC ainsi qu'à bien d'autres sont floues, non seulement pour les néophytes mais parfois aussi pour les principaux intéressés. Il n'est donc pas surprenant que le comité se soit fait dire à plusieurs reprises que la responsabilité de tel ou tel aspect de la sécurité relevait d'une autre agence et cette information soit ensuite niée par un représentant de l'organisme concerné. **Le comité n'est pas parvenu à déterminer qui est investi de la responsabilité ultime d'un avion à bord duquel se trouve un APB.** Nous supposons que c'est le pilote, mais personne ne nous l'a confirmé.

Le 4 novembre 2002, **Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité aux Lignes aériennes Canadien International**, a donné au comité un bon exemple des risques de manquement grave à la sécurité auxquels la division des

responsabilités pourrait donner lieu. Dans les aéroports, la sécurité relève de deux structures. L'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA), qui a pris le relais des transporteurs, est chargée du contrôle des passagers avant l'embarquement, tandis que l'autorité aéroportuaire est responsable de toute la sécurité à l'aéroport. Un soir, quand il était directeur à l'Aéroport de Vancouver, M. Wilmink a accidentellement déclenché une alarme en franchissant l'un des portiques de contrôle des passagers à l'aérogare des vols internationaux. Il a attendu un garde de sécurité pendant une demi-heure mais comme personne ne se présentait, il a continué sa ronde de vérification. Trois heures plus tard, l'alarme sonnait encore.

Le lendemain, il a mentionné l'affaire au service de sécurité de l'aéroport. On lui a répondu que ce service n'était pas chargé de réagir à cet alarme parce que ce sont les compagnies aériennes qui sont responsables des portes d'embarquement. Or, les compagnies se partagent toutes les portes qu'elles n'occupent que 90 minutes à la fois. En dehors de ces créneaux d'utilisation, les portes ne sont pas gardées. La nuit en question, aucun employé de compagnie aérienne ne se trouvait à cette porte et personne n'a donc signalé l'alarme ni réagi à celle-ci. Tout cela a amené M. Wilmink à conclure que l'attitude qui consiste à systématiquement rejeter la responsabilité sur quelqu'un d'autre donne lieu à d'énormes hiatus sur le plan de la sécurité, des hiatus que nous gagnerions à combler en travaillant tous ensemble.

Bien que la division des responsabilités soit inévitable, le comité estime qu'un organisme central devrait être investi de la responsabilité globale de la sécurité aérienne. La chaîne de la sécurité comporte de nombreux maillons et quelqu'un, quelque part, doit s'assurer que tous ces maillons sont assez forts et qu'ils travaillent suffisamment bien ensemble pour protéger le territoire en cas d'urgence.

Les réponses que le comité a reçues aux questions suivantes – quand il en a reçues – étaient, pour la plupart, plutôt confuses.

- Qui prend la direction des opérations à bord d'un avion en cas d'incident terroriste : le commandant de bord ou l'APB?
- Si l'avion est encore au sol, qui assume le contrôle des opérations en cas de prise d'otages : le commandant de bord, les APB, la GRC ou le corps policier de compétence locale?
- À l'étape de l'enregistrement des passagers, qui est compétent pour déterminer si un passager risque ou non de poser un problème : l'agent des billets qui travaille pour la compagnie aériennes ou le corps policier responsable de la sécurité à l'aéroport?
- Qui est investi de la responsabilité ultime de veiller à ce que le fret (incluant le courrier, y compris les colis) est correctement contrôlé avant d'être chargé à bord de l'avion : la compagnie aérienne, la Société canadienne des postes, le transitaire, Transports Canada ou l'ACSTA?

- Qui est responsable de la sécurité dans le périmètre de l'aéroport : l'autorité aéroportuaire, le corps de police local ou Transports Canada?
- Dans un aéroport, qui est investi de la responsabilité ultime d'assurer la sécurité en général : l'autorité aéroportuaire et le corps policier ou les services de sécurité privés qu'elle a retenus à contrat, les fonctionnaires locaux de Transports Canada ou l'ACSTA?

Le Canada a besoin d'une structure unique investie de la responsabilité globale d'administrer la sécurité dans les transports aériens ainsi qu'un système national uniforme. *Cette structure n'existe pas.* Le comité entend assurer le suivi de cette question de définition des responsabilités des uns et des autres, de manière à améliorer la sécurité du transport aérien.

Autres témoignages que le comité a recueillis au sujet de la gouvernance :

Commandant Matt Sheehy, président du comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, 4 novembre 2002 : « [l'ACSTA] ne donne aucune orientation quant au programme des policiers de l'air. Tout ce qu'elle fait, c'est de s'occuper de la structure de coûts et des aspects comptables connexes.

...Tout ce que nous voyons qui a été accompli, c'est que Transports Canada a créé une autre bureaucratie pour se séparer des questions analysées ici.

...Vous avez maintenant huit ou neuf entités différentes d'un bout à l'autre du pays, et toutes contrôlent essentiellement la sécurité nationale. Pour moi, ça ne va pas.

Je pense que la sécurité aéronautique est une question de sécurité nationale, et elle ne devrait pas reposer entre les mains des administrations aéroportuaires locales. Elles ont un rôle à jouer, c'est certain, mais cela m'agace de penser qu'elles vont dicter des questions de sécurité nationale pour tous les Canadiens. »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section VIII :

VIII.1 Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies;

VIII.2 L'ACSTA devrait être investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones à accès restreint des aéroports (dont le contrôle à l'entrée) et au contrôle de sécurité de tous les passagers et de tous les objets chargés à bord d'un aéronef au Canada.

VIII.3 Afin que les normes nationales soient efficaces et uniformément mises en œuvre, l'ACSTA devrait se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.

VIII.4 L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la

sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.

VIII.5 Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l’optimisation des ressources – de l’ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi).

IX. Assurer la reddition de compte au plan financier

Les membres du comité et la vérificatrice générale, Sheila Fraser, craignent que les régimes financiers de l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA) et des autorités aéroportuaires n'empêchent les Canadiens de savoir exactement quelle proportion de la taxe sur le transport aérien l'ACSTA et les autres ministères et organismes consacrent à chaque aéroport et combien chaque autorité aéroportuaire dépense au titre de la sécurité.

On constate un manque inquiétant de transparence des autorités aéroportuaires. D'aucuns se demandent à quoi servent les recettes provenant de la taxe sur la sécurité et des frais d'amélioration des aéroports et si les fonds prélevés ne servent pas à autre chose, comme à alimenter des filiales à l'étranger qui n'ont peut-être rien à voir avec le service à rendre à la population canadienne.

Le comité estime qu'il y aurait lieu d'informer davantage les Canadiens pour que le public voyageur sache exactement ce qu'il obtient pour les 12 \$ de taxe de sécurité qu'il verse.

Les membres du comité se sont sentis découragés quand ils ont essayé de déterminer qui dépensait quoi et combien au chapitre de la sécurité aérienne. Deux grandes questions se posent à cet égard. Tout d'abord, quelle proportion des dépenses

additionnelles la surcharge de 12 \$ permet-elle de couvrir, et ces 12 \$ sont-ils suffisants, insuffisants ou excessifs?

Deuxièmement, comment les autorités aéroportuaires locales ont-elles réparti leur part des fonds correspondant à la taxe sur la sécurité et que savons-nous de la façon dont ces fonds sont dépensées?

William Elliott, sous-ministre adjoint, Transports Canada, le 2 décembre 2002, a déclaré au comité : « Le gouvernement a déclaré que son intention est de coupler les recettes et les dépenses — assortir les recettes provenant du droit pour la sécurité du transport aérien et les dépenses pour [le renforcement de la sécurité]. [...] Le gouvernement s'est également engagé à procéder à un examen annuel de ces recettes et dépenses. Le premier de ces examens est actuellement en cours. La vérificatrice générale a été invitée à examiner les recettes et les dépenses, de façon à donner l'assurance aux Canadiens que les deux s'équilibrent bien. »

M. Duchesneau, PDG de l'ACSTA, et le ministre des Transports, M. Collenette, ont indiqué que l'ACSTA est financée par le Trésor et que la taxe de sécurité de 12 \$ n'est pas spécifiquement destinée à améliorer la sécurité. Aucun de ces deux témoins n'a estimé être en mesure de faire correspondre les recettes aux dépenses. Le ministère comme l'Administration « dépensent » les budgets qui leur sont confiés, mais c'est Finances Canada qui perçoit les taxes versées au Trésor, au même titre que la taxe de sécurité. Tous deux ont déclaré que

leurs organismes respectifs « dépensent » plutôt qu'ils « perçoivent » les recettes fiscales.

Selon **M. Collenette**, la vérificatrice générale devrait être en mesure de déterminer si la taxe de 12 \$ est trop élevée compte tenu des dépenses effectuées au chapitre de l'amélioration de la sécurité et si les nouveaux fonds sont convenablement dépensés.

Toutefois, dans son témoignage devant le comité, **le 18 novembre 2002, la vérificatrice générale, Sheila Fraser**, s'est montrée beaucoup plus réservée quant à la possibilité de dresser un bilan comptable aussi tranché. Elle a expliqué que cette taxe est perçue auprès des transporteurs aériens par l'Agence des douanes et du revenu du Canada pour être versée dans le Trésor au même titre que la plupart, mais pas la totalité, des fonds destinés à alimenter les différentes dépenses de l'ACSTA.

Pour avoir une bonne idée de la répartition entre les fonds perçus et les fonds dépensés, M^{me} Fraser estime qu'il faudrait obtenir un état de compte du ministère des Finances qui indiquerait clairement l'ensemble des revenus et des dépenses du Trésor, de même qu'un relevé des dépenses de l'ACSTA.

M^{me} Fraser a indiqué que le ministère des Finances essayait de préparer ce genre de relevé et qu'il avait demandé au Bureau du vérificateur général de le vérifier, ce qui devrait se faire dans les prochains mois.

Qu'est-ce que cette vérification va effectivement faire ressortir? La vérificatrice générale est en train de négocier avec l'ACSTA le type de données que l'organisme devrait faire apparaître dans ses états financiers. Elle craint, cependant, que les données concernant les dépenses ne soient pas suffisantes pour conduire une vérification de l'optimisation des ressources. Dans tous les cas, l'ACSTA ne pourra vraiment retracer que les sommes qu'elle dépense et non l'ensemble des dépenses correspondant à la taxe de 12 \$.

Le gouvernement fédéral doit prouver aux Canadiens que l'argent qu'il perçoit auprès du public voyageur pour améliorer la sécurité des voyages aériens est correctement dépensé à ce chapitre.

Les vérificateurs pourront-ils faire la part entre ce qui est consacré aux améliorations récentes et ce qui était régulièrement dépensé jusque-là? Le comité n'a reçu aucune garantie que les ventilations financières feront clairement ressortir combien chaque aéroport a perçu en taxe et combien il a dépensé au titre de chaque poste d'amélioration de la sécurité. La vérificatrice générale nous a déclaré qu'elle n'était pas convaincue que l'ACSTA a structuré sa comptabilité en sorte de pouvoir fournir ce genre d'information.

Elle a aussi exprimé des réserves quant au temps écoulé entre le moment où les fonds sont perçus et le moment où ils sont dépensés, ce qui rend quasiment impossible la tenue de toute évaluation concluante visant à déterminer si cette taxe de 12 \$ est entièrement et correctement dépensée.

Combien les autorités aéroportuaires locales dépensent-elles au titre de la sécurité?

Notre deuxième préoccupation tient au fait que la vérificatrice générale n'a pas compétence pour vérifier les livres des autorités aéroportuaires locales afin de déterminer combien ces dernières dépensent au titre de la sécurité. M^{me} Fraser nous a déclaré que les autorités en question sont des sociétés privées qui échappent à son mandat. Elle s'interroge cependant sur la façon dont les autorités aéroportuaires perçoivent leurs fonds et les dépensent (en marge des questions de sécurité), sur leur viabilité financière, sur la dette que certaines ont contractée et sur leurs filiales à l'étranger. Elle a toutefois indiqué que, dans le cas des autorités portuaires qui louent leurs installations à Transports Canada, le ministère a le droit (puisque'il s'agit d'une condition des baux qu'il accorde) de conduire une vérification de la comptabilité de ses locataires. La vérificatrice générale ne croit pas que Transports Canada exerce ce droit avec autant d'empressement qu'il le devrait et elle a rappelé que, dans tous les cas, les baux tels qu'ils sont actuellement rédigés ne prévoient aucune pénalité advenant qu'une vérification révèle de graves manquements sur le plan de la sécurité.

La vérificatrice générale, Sheila Fraser, 18 novembre 2002 : « Transports Canada doit les administrer [les baux] de près. Or, nous avons indiqué à l'époque que la gestion des contrats de location laissait à désirer,

que Transports Canada agissait toujours comme un ministère opérationnel. Il doit faire encore plus pour veiller à ce que les modalités des contrats de location soient respectées, et pour obtenir des renseignements sur les filiales et la passation de marchés. Nous n'avons pas encore évalué les progrès qui ont été réalisés à ce chapitre. »

M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint (Citoyenneté et Immigration), 18 novembre 2002 :

« Quand nous avons effectué notre vérification en 2000, nous avons indiqué à Transports Canada que, même s'il ne gèrait plus les aéroports, il en demeurerait le propriétaire et que les contrats de location étaient assortis d'obligations. Le ministère a lui aussi des obligations à remplir pour ce qui est de la sécurité et de la viabilité du réseau. Il y a des choses qu'il devrait savoir.

Le problème, c'est que, à l'époque, le ministère des Transports n'avait pas songé à cela. Il était tellement occupé à se départir des aéroports qu'il ne s'était pas préparé à faire face à l'étape suivante.

Le ministère a dit au Comité des comptes publics qu'il essayait d'accroître ces efforts de surveillance. Je ne sais pas ce que cela veut dire. Nous le saurons quand nous effectuerons notre vérification de suivi. »

De son côté, Transports Canada prétend vérifier régulièrement les comptes des autorités aéroportuaires. Or, d'après ce que le comité a appris, ces vérifications ne portent que sur les loyers que la demi-douzaine d'aéroports qui louent des installations doivent à Transports Canada. Elles portent aussi sur le bien-fondé des dépenses alimentées par les fonds que l'ACSTA accorde aux autorités pour les services policiers, conformément aux instructions de Transports Canada.

Autrement dit, *il semble n'exister aucune méthode permettant de déterminer si les autorités aéroportuaires consacrent les sommes voulues à la sécurité*. Il n'est pas, non plus, possible de déterminer si ces sommes ont augmenté ou diminué après le 11 septembre 2001. Quoi qu'il en soit, il y a tout lieu de s'inquiéter, à cet égard, de la réduction marquée des effectifs policiers constatée ces dernières années à l'Aéroport international Pearson.

D'après les témoignages que le comité a recueillis, il est arrivé, à l'Aéroport Pearson, que les passagers d'avions complets en provenance de l'étranger soient directement canalisés vers les zones grand public sans passer par les points de contrôle des douanes et de l'immigration. Les agents des douanes sur place ne s'en sont rendu compte qu'en constatant que certains passagers voulaient franchir les points de filtrage à rebours pour aller récupérer leurs bagages. Quelqu'un, quelque part – que ce soit les compagnies aériennes, l'autorité portuaire, Transports Canada, les services des douanes et de l'immigration ou la police – devrait veiller à ce que ce genre de

chose ne se reproduise pas, ce qui exigera peut-être un léger investissement.

Nous n'avons rien trouvé d'encourageant dans le refus de Louis A. Turpen, président et président-directeur général de l'autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) de comparaître devant le comité pour discuter de ces questions.

Le comité estime que le contribuable canadien a le droit de savoir comment ses impôts et taxes sont dépensés – surtout quand il s'agit d'une taxe destinée à une fin bien précise. À cet égard, nous regrettons la décision du gouvernement de verser au Trésor les recettes correspondant à la taxe de 12 \$ parce qu'il est difficile de la retracer dans le fatras des fonds gouvernementaux.

Nous estimons que même si la surcharge de sécurité n'était pas une taxe à proprement parler – ce qui est le cas des « frais d'améliorations » que prélèvent les autorités aéroportuaires locales – le public voyageur canadien a le droit de savoir si l'argent qu'on lui prélève est effectivement utilisé aux fins indiquées.

Le Comité s'attend à ce que le gouvernement fédéral se penche sur ces questions au cours des prochains mois, et c'est ce que les Canadiens exigeront.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section IX :

IX.1 Le gouvernement du Canada doit indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre;

IX.2. S'agissant des recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, le gouvernement du Canada doit préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre;

IX.3 L'ACSTA doit faire rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et elle doit déposer un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police;

IX.4 Le gouvernement du Canada devrait, par voie législative, conférer au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité.

X. Pour une transparence renouvelée

Le comité tient à remercier très sincèrement les nombreux témoins qui ont contribué à ces audiences. Nombre de particuliers, de représentants syndicaux, d'universitaires et de fonctionnaires ont, gracieusement ou de bon gré, donné de leur temps au comité pour lui faire part de ce qu'ils savaient. Ce faisant, ils ont fait preuve d'une véritable préoccupation pour la sécurité du transport aérien au Canada. Le comité est reconnaissant envers les témoins qui se sont montrés les plus sincères. Si c'est de la bouche de personnes qui travaillent dans les aéroports ou à bord d'avions de passagers – plutôt que de celle des responsables qui se soucient surtout de sauver les apparences et de défendre le système – que nous avons entendu les témoignages les plus honnêtes, il convient de signaler que certains hauts fonctionnaires et cadres supérieurs d'entreprise ont été plus francs que d'autres quant à ce qu'il fallait changer. La majorité des témoins tenaient à ce qu'on assure vraiment la sécurité du public voyageur, plutôt que de se perdre en faux-semblants.

Il demeure que les membres du comité ont souvent été déroutés et déçus en constatant qu'un grand nombre de hauts fonctionnaires et de cadres supérieurs du secteur privé ont voulu laisser entendre qu'il n'était pas de l'intérêt public de parler des faiblesses du système sur le plan de la sécurité, faiblesses qui devraient être corrigées rapidement mais qui, à l'évidence, ne le sont pas. Cette attitude s'est manifestée par le refus de certains témoins de répondre aux questions des

membres du comité, de même que par le refus de certaines organisations de fournir des témoins connaissant les questions de sécurité et par le refus flagrant, dans le cas d'une organisation au moins – l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et son exécutant, le Service de police régional de Peel – de venir témoigner devant le comité.

Le principe du gouvernement responsable repose sur le droit de savoir de la population

Les parlementaires savent ce qu'équilibre veut dire. Le Parlement du Canada a contribué à créer ce qui est sans doute la société la plus équilibrée du monde où la liberté et l'information vont de pair avec le sens des responsabilités. L'avenir de la démocratie canadienne dépend de l'ouverture sur les gens, à moins qu'on n'ait de véritables raisons de craindre que cette ouverture ne mette notre société en danger. Dans le cas qui nous intéresse, les sénateurs qui siègent à ce comité et qui possèdent une vaste expérience collective sur les plans du droit, de la gouvernance et des besoins du peuple canadien, ont établi que la transparence dans ce dossier ne pourrait qu'améliorer la sécurité des Canadiens.

En démocratie, il n'existe aucune raison valable de refuser de débattre publiquement de questions de sécurité devant le Parlement du Canada, surtout quand on sait que des dizaines de milliers d'employés des aéroports et des compagnies

aériennes (qui savent tous trop bien que le système de sécurité publique présente des défauts potentiellement mortels) discutent tous les jours de ces questions autour d'un café.

Les gens honnêtes ont parlé

Le comité a le droit de recourir au subpoena pour citer des témoins à comparaître et insister pour qu'ils répondent honnêtement aux questions posées. Nous avons décidé de ne pas nous prévaloir de cette disposition, préférant chercher des témoins que nous avons jugé plus ouverts et davantage en mesure de discuter franchement des vrais problèmes et de la façon de les régler.

Nous avons trouvé de tels témoins – surtout dans le cas des problèmes qui se posent à l'Aéroport international Pearson. Aucun témoignage n'a été plus accablant que celui que nous avons entendu au sujet des lacunes de sécurité à Pearson puisqu'il a illustré l'opposition entre ce qui est illusion et ce qui est réalité.

Le comité tient à dire toute sa gratitude et son admiration aux témoins qui nous ont semblé croire qu'il n'est pas possible d'exercer quelque pouvoir que ce soit, de façon *honorabile*, si l'on ne fournit pas à la population les informations nécessaires pour que celle-ci soit en mesure de déterminer si ces pouvoirs sont exercés *avec sagesse*.

Dans l'intérêt de la population canadienne – surtout du public voyageur – nous espérons très sincèrement que ceux et celles qui en ont le pouvoir pourront régler les défauts de sécurité, dans les aéroports et à bord des avions, que nous avons décrit dans ce rapport. Nous espérons qu'ils prendront nos propos au sérieux et qu'ils s'attèleront à la tâche.

Ils devront agir vite avant qu'une autre tragédie aérienne ne vienne ébranler notre train-train.

Si ce n'était aussi triste, nous pourrions rire du fait que des cadres d'Air Canada aient refusé de répondre à la simple question qui consistait à savoir ce que font les préposés dans les aéroports pour s'assurer que les colis qu'ils acceptent, en vue de les charger à bord d'avions de passagers, ne sont pas dangereux. Ces gens-là ont refusé de répondre à une question posée par des membres d'un comité du Parlement – même si les lois de ce pays stipulent qu'ils *doivent* répondre à ce genre de question – alors que n'importe quel messenger à qui il est arrivé de livrer un colis dans un aéroport sait, lui, ce qui se passe.

Nous avons décidé de ne pas nous attarder sur cela, notamment parce que nous aurions freiné les travaux du comité. Nous n'en sommes pas moins convaincus qu'il y a urgence à sonder toutes les personnes chargées de la sécurité dans le domaine du transport aérien de passagers pour parvenir à améliorer les conditions de sécurité qui sont nettement inférieures à ce dont les passagers ont besoin et à ce pour quoi ils paient.

Il est rare – même dans l’univers de l’administration publique ou dans celui de l’entreprise privée – que des réformes soient entreprises dans l’intérêt du public tant que la population ignore tout de la façon dont elle est traitée. Les témoins qui ont refusé d’être sincères n’ont pas protégé l’intérêt du public. Ils se sont protégés et ils ont protégé leurs intérêts.

Nous espérons que, dans l’intérêt de la population canadienne – surtout du public voyageur – les gens qui sont en mesure de régler les problèmes de sécurité qui affligent nos aéroports et notre flotte d’avions, problèmes que nous avons décrits dans ces pages, prendront ce rapport au sérieux et qu’ils s’attelleront à la tâche. Nous espérons en outre qu’ils agiront vite avant que nous ayons à regretter d’autres victimes.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ en vue de régler les problèmes décrits à la section X :

X.1 Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en œuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier.

X.2 Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs.

RECOMMANDATIONS

Section I

I.1 Transports Canada devrait, d'ici le 31 mars 2003, parachever ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant commercial (PNC) comment agir en présence de terroristes ou de matières ou produits utilisés par des terroristes. Cette formation devrait être terminée le 30 septembre 2003.

I.2 Les responsables de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et Immigration Canada devraient, d'ici juin 2003, prouver de façon substantielle au comité qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant à améliorer la formation du personnel des aéroports pour qu'ils repèrent « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ». En outre, ils devraient prouver qu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour avoir un meilleur accès aux banques de données des services de police afin de contribuer à ce genre d'identification et de fournir à leurs employés la formation et des instruments technologiques nécessaires pour exploiter pleinement ces banques de données.

I.3 Transports Canada devrait, d'ici le 30 septembre 2003, veiller à ce que les compagnies aériennes dispensent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance et à tous les autres employés travaillant à proximité des avions afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses.

Section II

II.1 Tous les membres d'équipage devraient être informés de la présence éventuelle en cabine d'un agent de protection à bord (APB).

II.2 Transports Canada devrait, d'ici le 30 juin 2003, exiger la conception d'un système à double porte ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage, et il devrait ordonner que les compagnies aériennes installent ces systèmes avant le 31 décembre 2004.

II.3 Il conviendrait de donner pour consigne aux APB d'intervenir en cas de comportement perturbateur violent constaté en cabine et, bien évidemment, dès l'instant que la vie des membres d'équipage ou des passagers est menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernier recours, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage.

II.4 Les pilotes ne devraient pas être armés.

Section III

III.1 Un personnel spécialisé et dûment formé à cet effet devrait immédiatement entreprendre des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret.

III.2 L'ACSTA devrait, d'ici le 1^{er} janvier 2004, mettre en œuvre un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs prolongée par un passage aux rayons X ou à une fouille manuelle) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret.

III.3 Il convient de mettre un terme à la pratique qui consiste à faire généralement l'impasse sur les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus » qui utilisent des compagnies aériennes. Le comité invite à l'adoption d'un protocole applicable aux expéditeurs, protocole qui serait fondé sur leur fiabilité un peu comme c'est actuellement le cas en vertu des modalités « frontière efficace » conclues avec les États-Unis.

III.4 Les particuliers, le fret et les avions en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport relevant de la compétence de l'ACSTA.

Section IV

IV.1 L'ACSTA devrait émettre des laissez-passer nationaux pour tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent naturellement d'une compétence davantage nationale que régionale. Si les autorités aéroportuaires locales doivent continuer d'émettre des laissez-passer pour leurs zones à accès restreint, ces documents devront :

- être conformes à un modèle uniforme national obéissant à une configuration également nationale définie par l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;
- pouvoir être annulés par l'ACSTA
- pouvoir être validés grâce à la base de données nationale de l'ACSTA.

IV.2 Tous les aéroports canadiens devraient, d'ici au 31 décembre 2003, se doter de nouveaux laissez-passer permettant d'accéder au côté piste. Ces laissez-passer à lecture électronique comportant des marques biométriques devront :

- être encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur habituel de travail d'un employé;

- expirer automatiquement après trois ans;
- pouvoir être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.

IV. 3 L'ACSTA devrait être habilitée à émettre des laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres, ainsi qu'aux autres personnels et aux véhicules autorisés à pénétrer du côté piste.

IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

Section V

(Cette recommandation est reprise de la section IV)

IV. 4 L'ACSTA devrait assumer la responsabilité de veiller à ce que ces personnes et ces véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Lors de leur départ de ces zones, ces personnes et ces véhicules devraient faire l'objet d'une fouille sur une base aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales.

(Cette recommandation est reprise de la section IV)

IV. 5 L'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points, nécessaire pour l'obtention d'un laissez-passer aux zones à accès restreint (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit contrôlés par Transports Canada) devrait être effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans.

(Cette recommandation est spécifique à la section V)

V. 1 Transports Canada devrait exiger que les appareils privés devant partir d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout avion privé en provenance d'un autre aérodrome, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou de tout autre aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée.

Section VI

Aucune recommandation en ce moment.

Section VII

VII.1 La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA.

VII.2 Les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires devraient être chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien.

Section VIII

VIII.1 Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies

aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies;

VIII.2 L'ACSTA devrait être investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones à accès restreint des aéroports (dont le contrôle à l'entrée) et au contrôle de sécurité de tous les passagers et de tous les objets chargés à bord d'un aéronef au Canada.

VIII.3 Afin que les normes nationales soient efficaces et uniformément mises en œuvre, l'ACSTA devrait se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.

VIII.4 L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.

VIII.5 Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l'optimisation des ressources – de l'ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les autorités aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi).

Section IX

IX.1 Le gouvernement du Canada doit indiquer ce que représente globalement la taxe de sécurité de 12 \$ et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre;

IX.2. S'agissant des recettes qui correspondent à la taxe de sécurité de 12 \$, le gouvernement du Canada doit préciser quelle somme revient à l'ACSTA ainsi qu'aux autres ministères et organismes et, pour ces derniers, quelle somme est dépensée à chaque aéroport et à quel titre;

IX.3 L'ACSTA doit faire rapport des sommes qu'elle dépense en administration interne et elle doit déposer un état des dépenses annuel pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non passagers côté piste et les services de police;

IX.4 Le gouvernement du Canada devrait, par voie législative, conférer au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque autorité aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées par chaque autorité. En outre, Transports Canada devrait être chargé de vérifier et de superviser de façon suivie les dépenses réalisées par chaque autorité aéroportuaire au titre de la sécurité.

Section X

X.1 Le gouvernement fédéral devrait énoncer et mettre en œuvre des mesures de sécurité concernant le voyage aérien, mesures qui seraient assorties, pour la population canadienne, d'une parfaite transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier.

X.2 Les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent prendre acte que la sécurité des voyages aériens concerne effectivement la population et ils doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trente-septième législature soient déférés au Comité;

ANNEXE I

ORDRE DE RENVOI

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Audcent, M. Mark, légiste et conseiller parlementaire
(2 décembre 2002)

Baker, M. Mike, vice-président, Gestion générale, Administration
canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)

Balnis, M. Richard Syndicat canadien de la fonction publique
« SCFP » attaché de recherche principal (18 novembre 2002)

Barrette, M. Jean, directeur Opérations de sécurité, Groupe de la
sécurité et sûreté, Transports Canada (27 novembre et 2
décembre 2002)

Begley, Inspecteur Jim, police fédérale, Aéroport international de
Vancouver, GRC (novembre 2001)

Bonnell, M.. R.J. (Ray), surintendant, officier responsable, Sous-
direction des services de protection, Gendarmerie royale du
Canada (GRC) (2 décembre 2002)

Bramah, M. Brian, directeur régional, Sécurité et protection civile,
Transports Canada (novembre 2001)

Bullock, Mme Margaret, directrice, Sensibilisation à la sécurité,
Politiques et Règlements, Sécurité organisationnelle, Air
Canada (novembre 2001)

Castonguay, Sergent d'état-major Charles, GRC (novembre 2001)

Clapham, surintendant Ward D., GRC, détachement de Richmond
(novembre 2001)

Collenette, L'honorable David Michael, c.p., député, ministre des
Transports (2 décembre 2002)

Cooper, premier officier Russ, intervenant de Toronto, Comité de la
sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
(4 novembre 2002)

ANNEXE II

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

- Deemert**, M. Rob, Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)
- Devlin**, M. Bill directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Air Canada (novembre 2001)
- Duchesneau**, M. Jacques, président et premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)
- Duncan**, M. Mark vice-président, Opérations Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)
- Duquay**, M. Yves, directeur principal, Gestion des risques – sécurité organisationnelle, Air Canada (novembre 2001)
- Elliott**, M. William, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté du ministère de Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)
- Enger**, Inspecteur Tonia, Division des opérations, GRC, détachement de Richmond (novembre 2001)
- Fernie**, M. Iain, directeur général, Opérations de sécurité, Air Canada (24 juin 2002)
- Flagel**, M. Brian, directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (novembre 2001)
- Fleshman**, M. Larry, directeur général, Service à la clientèle, (aéroport Pearson), Air Canada (24 juin 2002)
- Fraser**, Mme Sheila, vérificatrice générale du Canada (18 novembre 2002)
- Goupil**, M. Pierre, inspecteur commandant, Sûreté du Québec (novembre 2001)

ANNEXE II

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Hebert, Mme Barbara, directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

Jenkins, Mme Wilma, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et immigration Canada (24 juin 2002)

Johns, M. Fred, directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada (15 août 2002)

Johnson, capitaine Don, président de l'Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

Kasurak, M. Peter, directeur principal, Bureau du vérificateur general du Canada (18 novembre 2002)

Kavanaugh, M. Paul, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada (24 juin 2002)

Laflamme, M. Art, représentant principal de Air Line Pilots Association, International (14 août 2002)

Landry, Inspecteur Sam, officier responsable du Détachement aéroportuaire de l'aéroport de Toronto GRC (24 juin 2002)

Lefebvre, M. Paul, président secteur 2323, de l' Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)

Loeppky, M. Garry, sous-commissaire à la police opérationnelle de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) (2 décembre 2002)

Luloff, Mme Janet, directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté du ministère de Transports Canada (27 novembre et 2 décembre 2002)

Maines, M. Warren, directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson d'Air Canada (24 juin 2002)

ANNEXE II

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

- McInenly**, M. Peter, vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada (15 août 2002)
- McLeod**, M. Dave, chef préposé d'escalade de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial (15 août 2002)
- Minto**, M. Shahid, vérificateur général adjoint (18 novembre 2002)
- Morency**, M. André, directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada (24 juin 2002)
- Murray**, Mme Anne, vice-présidente, Affaires communautaires et environnementales, Aéroport international de Vancouver (novembre 2001)
- Nelligan**, M. John Patrick, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne LLP (2 décembre 2002)
- Neumann**, Mme Suzanne, agent de vérification de la conformité, Observation de la législation douanière (novembre 2001)
- Pelletier**, Mme France, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) (18 novembre 2002)
- Pharand**, M. Pierre-Paul, directeur de la Protection aéroportuaire (novembre 2001)
- Pichette**, M. Pierre-Paul, assistant-directeur, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (novembre 2001)
- Pigeon**, M. Jean François, directeur intérimaire de la Sécurité à l'aéroport de Montréal (novembre 2001)
- Pigeon**, M. Jacques, avocat général principal et directeur, ministère de la Justice, Services juridiques du ministère de Transports Canada (2 décembre 2002)

ANNEXE II

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

Quinlan, M. Grant, inspecteur de sécurité de Transports Canada
(24 juin 2002)

Richmond, M. Craig, vice-président, Opérations, aéroportuaires,
Aéroport international de Vancouver (novembre 2001)

Sheehy, capitaine Matt, président, Comité de la sécurité de
l'Association des pilotes d'Air Canada (4 novembre 2002)

Sheridan, M. Norman, directeur, Opérations passagers de l'Agence
des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

Slater, Mme Scenery, agente de programme de district
(novembre 2001)

Spraggett, M. Ernest, directeur, Opérations commerciales de
l'Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

St. John, M. Peter, professeur à la retraite, Relations internationales,
Université du Manitoba (25 novembre 2002)

St. Pierre, M. Jaquelin, commandant, chef du poste de quartier 5,
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
(novembre 2001)

Starck, M. Richard, avocat-conseil, Service fédéral des poursuites,
Bureau régional du Québec (novembre 2001)

Stiff, M. Bob, directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
(15 août 2002)

Wilmink, M. Chuck, consultant (4 novembre 2002)

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Au cours de son étude de la sécurité dans les aéroports, le Comité en a visité deux, soit ceux de Dorval (à Montréal) et de Vancouver. Il a aussi entendu des témoins à Toronto et à Ottawa.

Visite d'information à l'aéroport de Dorval (le 5 novembre 2001)

Qui nous avons entendu

- le sergent d'état-major Charles Castonguay, GRC
- M. Pierre-Paul Pharand, directeur de l'administration de l'aéroport
- M. Jean-François Pigeon, directeur intérimaire, Sécurité, administration de l'Aéroport international de Montréal
- M. Pierre-Paul Pichette, directeur adjoint, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
- M. Jaquelin Saint-Pierre, commandant, poste de police n° 5, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
- M. Pierre Goupil, inspecteur-chef, Sûreté du Québec
- M. Richard Starck, conseiller juridique principal, Service fédéral des poursuites, bureau de la région de Québec, ministère de la Justice

Ce dont nous avons parlé

Équipement; inspection des bagages; crime organisé; délivrance et contrôle des laissez-passer; gouvernance; marche à suivre en cas d'urgence; coordination entre les agences travaillant à l'aéroport; vérification judiciaire des travailleurs côté piste; vérifications de sécurité; évaluation de la menace.

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Visite d'information à l'aéroport de Vancouver (novembre 2001)

Qui nous avons entendu

- M. Craig Richmond, vice-président, Opérations aéroportuaires, Aéroport international de Vancouver
- M. Brian Bramah, directeur régional, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada
- Inspecteur Tonia Enger, agent des opérations, GRC, détachement de Richmond
- Surintendant Ward D. Clapham, GRC, détachement de Richmond
- Inspecteur Jim Begley, Exécution des lois fédérales, Aéroport international de Vancouver, GRC
- M. Brian Flagel, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
- M. Yves Duquay, directeur principal, Gestion des risques pour la sécurité, Air Canada
- Mme Margaret Bullock, gestionnaire, Sensibilisation à la sécurité, Services de sécurité, Air Canada
- M. Bill Devlin, gestionnaire, Développement de la plaque tournante, Air Canada
- Mme Anne Murray, vice-présidente, Communauté et environnement, Aéroport international de Vancouver

Ce dont nous avons parlé

Accès aux zones réglementées; contrôle de pré-embarquement des passagers; normes nationales en matière de technologie, de formation et de sélection; délivrance et contrôle des laissez-passer; gouvernance; exécution des lois; crime organisé; douanes; fret, courrier et colis; protection civile; coordination des diverses agences travaillant à l'aéroport.

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Audience de Toronto (24 juin 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Larry Fleshman, directeur général, Services à la clientèle (Aéroport Pearson), Air Canada
- M. Iain Fernie, directeur des opérations régionales de sécurité; Air Canada
- M. Warren Maines, directeur, Services à la clientèle (Aéroport Pearson), Air Canada
- M. Paul Kavanaugh, directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada
- M. André Morency, directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada
- M. Grant Quinlan, inspecteur de la sécurité, Transports Canada
- Inspecteur Sam Landry, Officier responsable, détachement de l'Aéroport de Toronto, GRC
- Wilma Jenkins, directrice, Services d'immigration, Citoyenneté et Immigration Canada
- Norman Sheridan, directeur, Programmes de traitement des voyageurs, Agence des douanes et du revenu du Canada
- Ernest Spraggett, directeur, Opérations commerciales, Agence des douanes et du revenu du Canada
- Barbara Hebert, directrice régionale, Douanes, Division de la Région du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada

Le Comité a aussi entendu à huis clos quelques personnes de l'industrie de l'aviation qui lui ont indiqué certains sujets d'enquête. Leurs observations ont été sténographiées, et ils ont accepté qu'elles soient imprimées dans les fascicules des délibérations des comités, sous le sceau de l'anonymat.

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Le Comité a de plus invité quatre autres témoins à comparaître dans le cadre de ses audiences de Toronto — l’Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Federal Express, Postes Canada et le Service de police régionale de Peel —, mais tous ont décliné l’invitation. Postes Canada a toutefois comparu à Ottawa, en août.

Ce dont nous avons parlé

Inspection du courrier et du fret; exécution des lois; coopération avec la police; crime organisé; délivrance des laissez-passer; vérification judiciaire des employés; inspection des bagages; gouvernance; équipement; Air Canada – méthodes d’embauchage; vérifications d’identité; gouvernance, sécurité périphérique et dans les aires de trafic; concessionnaires des services aéronautiques dans les aéroports.

Audience d’Ottawa (14 août 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Art Laflamme, représentant principal, Air Line Pilots Association International

Ce dont nous avons parlé

Protocoles, procédures et formation pour les pilotes et les agents de bord; portes des postes de pilotage; agents de sécurité des transporteurs aériens; laissez-passer et fouilles côté piste; fausses pièces d’identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées.

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Audience d'Ottawa (15 août 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Peter McInenly, vice-président, Agencement des activités, Postes Canada
- M. Fred Johns, directeur général, Logistique et stratégies de traitement, Postes Canada
- M. Bob Stiff, directeur général, Sécurité industrielle, Postes Canada
- M. Dave McLeod, chef préposé d'escale, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- M. Robert Deemert, Sécurité en cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- M. Paul Lefebvre, président du local 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale

Ce dont nous avons parlé

Laissez-passer et fouilles côté piste; coopération avec la police; inspection des bagages; inspection du courrier, des colis et du fret; vérifications d'identité; sécurité des employés.

Audience d'Ottawa (4 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Chuck Wilmlink, consultant, ancien directeur de la sécurité industrielle, Lignes aériennes Canadien International
- Capitaine Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

- Capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
- Copilote Russ Cooper, représentant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada

Ce dont nous avons parlé

Formation des équipages de conduite; laissez-passer et fouilles côté piste; inspection des bagages; inspection des colis et du fret; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; missiles sol-air; confidentialité; gouvernance; exécution des lois; sécurité des employés; système national de laissez-passer.

Audience d'Ottawa (18 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- Mme Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada
- M. Shahid Minto, vérificateur général adjoint
- M. Peter Kasurak, principal, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada
- M. Richard Balnis, agent de recherche, Syndicat canadien de la fonction publique
- Mme France Pelletier, Affaires législatives et réglementaires, Division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique

Ce dont nous avons parlé

Responsabilité financière; gouvernance; cession aux autorités aéroportuaires; formation des agents des douanes; formation des agents d'immigration; formation des équipages de conduite; Programme de protection des transporteurs aériens canadiens;

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

responsabilités et obligations des agents de bord; recherche de couteaux polyvalents et d'autres armes dangereuses sur les travailleurs côté piste.

Audience d'Ottawa (25 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- M. Jacques Duchesneau, président-directeur général, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Mark Duncan, vice-président, Opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Mike Baker, vice-président, Direction des affaires, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- M. Peter St. John, professeur (à la retraite), Relations internationales, Université du Manitoba

Ce dont nous avons parlé

Recherche de couteaux polyvalents et d'autres armes dangereuses sur les travailleurs côté piste; inspection des bagages; inspection du courrier; inspection des colis et du fret; matériel de détection d'explosifs; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; confidentialité; gouvernance; responsabilité financière; formation du personnel.

Audience d'Ottawa (27 novembre 2002)

Qui nous avons entendu

- M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Réglementation, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

- M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada

Ce dont nous avons parlé

Laissez-passer et fouilles côté piste; inspection des passagers; inspection des bagages; inspection du courrier; inspection des colis et du fret; fausses pièces d'identité et nouveau système de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées; formation; vérifications de la sécurité; gouvernance; confidentialité; repérage de l'argent; baux; usages américains.

Audience d'Ottawa (2 décembre 2002)

Qui nous avons entendu

- L'honorable David M. Collenette, c.p., député, ministre des Transports
- M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Jacques Pigeon, avocat général principal, Transports Canada
- Mme Janet Luloff, directrice intérimaire, Réglementation, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada
- M. Mark Audcent, légiste et conseiller parlementaire
- M. John Patrick Nelligan, associé principal, cabinet d'avocats Nelligan, O'Brien, Payne, LL.P., Ottawa
- Commissaire adjoint Garry Leoppky, Opérations, Gendarmerie royale du Canada
- Surintendant R. J. (Ray) Bonnell, Officier responsable, Sous-direction des services de protection

ANNEXE III

QUI NOUS AVONS ENTENDU ET CE DONT NOUS AVONS PARLÉ

Ce dont nous avons parlé

Agents de sécurité à bord des aéronefs; formation des équipages; laissez-passer et fouilles côté piste; inspection du courrier, du fret et des bagages; missiles sol-air; confidentialité; obligations des témoins; gouvernance; concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport; vérifications de la sécurité; responsabilité financière; baux; nouveaux aéroports.

AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a invité les représentants de **Transports Canada** à lui remettre la liste des mesures d'amélioration de la sécurité qu'ils ont adoptées dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. Le ministère a fourni la liste ci-après :

1. Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour assurer le contrôle de sécurité des passagers et de leurs effets au préembarquement, grâce à des méthodes de détection améliorées.
2. Achat et installation (par le biais de l'ACSTA) de systèmes perfectionnés de détection des explosifs dans les aéroports.
3. Affectation d'un plus grand nombre d'inspecteurs au sol dans les aéroports et amélioration des mesures de contrôle.
4. Établissement du Programme de protection des transporteurs aériens canadiens, qui assure la présence d'agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux.
5. Renforcement des portes des postes de pilotage.
6. Soutien financier lié à la présence policière requise pour assurer la sécurité aérienne dans les grands aéroports.
7. Élargissement du mandat de l'ACSTA pour assurer le contrôle de sûreté des non-passagers dans les aéroports et la mise au point d'un système amélioré de cartes d'identité pour les non-passagers qui ont besoin d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

Source : Déclaration de William Elliott, sous-ministre adjoint, sûreté et sécurité, Transports Canada, le 27 novembre 2002.

ANNEXE IV

AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

Le Comité a invité les représentants de l'**Agence des douanes et du revenu du Canada** à lui remettre la liste des mesures d'amélioration de la sécurité qu'ils ont adoptées dans le sillage des événements du 11 septembre 2001. L'Agence a fourni la liste ci-après :

1. L'ADRC a immédiatement établi une alerte de sécurité nationale de niveau 1 dans tous les ports. L'alerte est encore en vigueur. Dans les aéroports internationaux, des vérifications exhaustives continuent d'être effectuées en ce qui concerne les vols en provenance de l'extérieur de l'Amérique du Nord. Tous les passagers arrivant d'un pays autre que les États-Unis doivent présenter une pièce d'identité et nous exécutons des vérifications à l'aide de nos bases de données (SIGLIP et SIED). Les marchandises et le courrier en provenance ou à destination de pays à risque élevé font l'objet de contrôles.

L'ADRC a élaboré un plan de gestion des services à la frontière, plan qui est axé sur les risques et qui établit que le terrorisme est la priorité absolue dans les aéroports. La formation des nouveaux douaniers et des douaniers expérimentés sur les techniques de vérification et de contrôle ainsi que sur les nouvelles technologies continue d'avoir la priorité au sein de l'ADRC. Afin de lutter contre la menace du terrorisme, l'Agence continue de collaborer étroitement avec ses partenaires dans le domaine de la sécurité, particulièrement avec la GRC, le SCRS, CIC et les Services américains de douane et d'immigration.

2. Dans les aéroports internationaux, tous les programmes pilotes ont été interrompus en ce qui concerne les passagers en transit qui n'étaient pas tenus de faire l'objet d'une inspection. Actuellement, tous les passagers arrivant au Canada doivent être vérifiés par des douaniers avant de prendre un vol de continuation. Une seule exception a été établie : à l'Aéroport international de Vancouver, le

ANNEXE IV

AMÉLIORATIONS DE LA SÉCURITÉ

projet pilote de précontrôle en transit autorise les passagers internationaux en transit à se rendre directement à une installation américaine de contrôle.

3. Les responsables ont davantage recours à la technologie afin d'inspecter les personnes, les bagages et les biens, y compris les marchandises et le courrier. L'équipement ci-après a été commandé et/ou installé dans les aéroports canadiens depuis le 11 septembre 2001 : appareils mobiles et fixes de contrôle aux rayons X, fibroscopes, densimètres et système mobile VACIS utilisant les rayons gamma.
4. L'ADRC a interrompu le programme CANPASS qui permettait d'accorder l'autorisation aux aéronefs privés à l'aide des centres de déclaration par téléphone (CDT). En décembre 2002, le programme a été remis en œuvre à un nombre réduit d'endroits. De plus, les taux de vérification dans le cadre du programme CANPASS sont établis en fonction d'une évaluation des risques. Tous les vols à risque élevé font l'objet de vérifications intégrales (100 %).
5. L'ADRC ainsi que Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) élabore un système pour obtenir et analyser les renseignements afin de vérifier les passagers avant leur arrivée au Canada. Le système comporte deux éléments : le SIPV qui permet de circonscrire les données obtenues par un transporteur aérien pendant l'enregistrement de chaque passager; le PNR qui est versé dans le système de réservation du transporteur et qui précise l'itinéraire de voyage de la personne qui a fait la réservation. L'analyse de renseignements sur les voyageurs, comme les tendances touristiques et les données sur les réservations, aidera l'ADRC à cerner les personnes soupçonnées d'être impliquées

dans des activités terroristes ou d'autres actes criminels. Le 7 octobre 2002, l'ADRC a réussi à mettre en œuvre le Système de renseignements sur les passagers (PAXIS) dans huit aéroports internationaux canadiens : Vancouver, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Toronto, Ottawa, Dorval et Halifax.

6. Dans le cadre de l'Accord sur la frontière commune, les autorités ont créé des services conjoints d'analyse des passagers (SCAP), dans le cadre de projets pilotes à Vancouver et à Miami. Les membres de ces services proviennent notamment de l'ADRC, du Service des douanes des États-Unis, de Citoyenneté et Immigration ainsi que du Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis. À l'aide des renseignements obtenus grâce au SIPV et au PNR, que nous avons précisés dans le paragraphe précédent, les équipes des Services conjoints d'analyse des passagers axeront leurs efforts sur les passagers à haut risque qui arrivent au Canada ou aux États-Unis, l'essentiel consistant à prendre les mesures nécessaires pour lutter contre le terrorisme et à assurer la sécurité nationale. Nous viserons les personnes susceptibles d'être impliquées dans des activités criminelles, comme la contrebande, le trafic d'étrangers, etc.

Source : Agence des douanes et du revenu du Canada, décembre 2002

RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON

Le 24 juin 2002, l'inspecteur Sam Landry, du Détachement de la Gendarmerie royale du Canada de l'aéroport de Toronto, a informé le Comité que 82 organismes à l'aéroport sont investis de responsabilités en matière de sécurité. Le 2 août 2002, il a envoyé au Comité la liste suivante :

Gendarmerie royale du Canada

- Section antidrogue

- Sécurité des PDM

- Immigration et Passeport

- Douanes et Accise

- Peloton de protection du Premier ministre

- Section de l'exécution des lois fédérales

- Produits de la criminalité

Police régionale de Peel

Service canadien du renseignement de sécurité

Greater Toronto Airport Authority (Autorité aéroportuaire du Grand Toronto)

Agence des douanes et du revenu du Canada

Citoyenneté et Immigration Canada

Bureau des passeports (ministères des Affaires étrangères et du Commerce international)

U.S. Immigration and Naturalization Service

U.S. Customs

Transports Canada

NAVCANADA

ANNEXE V

RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT PEARSON

Corps canadien des commissionnaires
Police provinciale de l'Ontario
Service de police de Toronto
Police régionale de York
Police régionale de Niagara
Police régionale de Hamilton Wentworth
Police régionale de Halton
Postes Canada
Federal Express
Purolator
UPS
Group 4
Wackenhut
Service des incendies de Mississauga
Service des incendies de Toronto
Santé Canada
Municipalité régionale de Peel
Toronto Transit Authority
Agence canadienne d'inspection des aliments
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada
Environnement Canada

Inflight Kitchens
CARA

Paragon Security
Alpha Security
ASP Security
Police militaire canadienne
Force opérationnelle interarmées 2 (FOI 2)
Airport Group Canada
U.S. Federal Aviation Administration

ANNEXE V
RESPONSABILITÉS DE LA SÉCURITÉ À L'AÉROPORT
PEARSON

U.S. Secret Service
U.S. State Department
Central Intelligence Agency
Sécurité d'El Al Airlines
Sécurité d'Air Canada
Sécurité d'Air Transat
Sécurité de Sky Service
Sécurité du Bureau aéropostal
Sécurité d'U.S. Air

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

Le Comité tient à noter que l'absence d'une contribution de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à cette étude n'est pas le résultat d'un oubli. L'AAGT a été invitée plus d'une fois à rencontrer le Comité, mais M. Louis Turpen, président et chef de la direction, a décliné l'invitation en invoquant l'article 4.8 de la *Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* pris en vertu de cette loi, l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et les articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*.

Dans un avis juridique agréé par M. John Nelligan, C.R., associé principal du cabinet d'avocats Nelligan O'Brien Payne d'Ottawa, le Légiste et conseiller parlementaire du Sénat, M. Mark Audcent, a informé le Comité qu'il avait le droit de citer M. Turpen à comparaître et d'exiger de lui qu'il réponde à toutes ses questions sans exception. Selon le Légiste, les textes invoqués n'empêchent en rien le Comité de s'acquitter de son mandat ni M. Turpen de communiquer de l'information au Parlement. Toutefois, étant donné les échanges entre M. Turpen et la greffière du Comité et le fait que le Comité a obtenu de meilleures sources disposant de connaissances plus précises toute l'information qu'il lui fallait obtenir de l'AAGT, le Comité a estimé que le témoignage de M. Turpen serait à ce stade redondant.

Pour ce qui est des motifs invoqués par M. Turpen, les avis juridiques ci-joints sont éloquentes.

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

Chronologie des contacts avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

30 mai 2002 – La greffière du Comité téléphone à Mme Lorrie McKee, directrice, Relations gouvernementales, pour demander à l'AAGT une visite d'information devant comporter une séance d'information et une visite des lieux. La greffière explique que la presse sera invitée à accompagner le Comité comme lors de toutes les visites de ce genre. Mme McKee convient de parler de cette visite à la haute direction.

4 juin 2002 – Mme McKee téléphone à la greffière pour lui dire que l'AAGT décline l'invitation à participer à la visite d'information à Toronto, mais qu'elle est disposée à assister à une réunion publique. La greffière télécopie à l'AAGT une invitation officielle relative à une visite d'information en notant que le Comité a fait des visites semblables à Montréal et à Vancouver.

5 juin 2002 – La greffière télécopie l'invitation à M. Louis Turpen, président et chef de la direction de l'AAGT.

7 juin 2002 - M. Turpen télécopie au président du Comité une lettre dans laquelle il déclare que l'AAGT est disposée à communiquer ses vues, mais que, «étant donné le caractère confidentiel du sujet, nous exigerions que la réunion soit confidentielle».

10 juin 2002 – La greffière téléphone à M. Turpen pour expliquer l'objet de la visite proposée en mentionnant le mandat que le Comité a reçu d'étudier le besoin d'une politique nationale sur la sécurité. M. Turpen maintient sa demande de réunion à huis clos.

21 juin 2002 – La greffière envoie à M. Turpen une lettre accusant réception de sa lettre du 7 juin 2002 au président du Comité.

10 juillet 2002 - M. Turpen envoie à la greffière une lettre indiquant qu'il hésite à témoigner dans une instance publique en présence de la presse.

20 août 2002 - M. Turpen envoie au président du Comité une lettre dans laquelle il retire l'offre de rencontrer le Comité en privé.

21 août 2002 – La greffière envoie à M. Turpen une lettre indiquant qu'elle portera sa lettre à l'attention du Comité lors de sa prochaine réunion.

3 septembre 2002 – M. Turpen envoie à la greffière une lettre dans laquelle il réitère sa position.

4 novembre 2002 – Le Légiste du Sénat fournit deux avis juridiques à l'effet que M. Turpen est tenu de comparaître et de témoigner devant le Comité.

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 4 juin 2002

Madame Lorrie McKee
Directrice, Relations gouvernementales
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Madame,

Comme suite à notre entretien téléphonique d'aujourd'hui, j'invite officiellement l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à rencontrer le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense dans le cadre d'une visite d'information à Toronto le 24 juin 2002. Le Comité aimerait visiter les installations de l'aéroport Pearson et s'entretenir avec les représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au sujet des opérations de sécurité à l'aéroport.

Le Comité a fait des visites d'information semblables aux aéroports de Dorval et de Vancouver et constaté qu'elles l'aidaient à mieux comprendre les opérations de sécurité. Comme l'aéroport Pearson est le plus achalandé au Canada, le Comité estime qu'une visite de vos installations s'impose dans le cadre de son étude sur une politique nationale sur la sécurité.

Nous espérons que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto va accorder une attention favorable à notre demande.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds
Greffière du Comité

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 7 juin 2002

L'honorable Colin Kenny
Le Sénat du Canada

Monsieur le sénateur,

Je crois comprendre d'après ce que rapportent les médias qu'il vous est arrivé un incident de sécurité à l'Aéroport international Pearson de Toronto. Mon personnel m'a informé par ailleurs que le Comité sénatorial permanent de la défense nationale et de la sécurité, que vous présidez, invite officiellement l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à le rencontrer lors d'une visite d'information à Toronto le 24 juin 2002. Comme je ne sais trop si la demande du Comité se rapporte à l'incident de sécurité ou plus largement à la sûreté aérienne après le 11 septembre, il serait utile que vous en précisiez l'objet.

Quant à l'incident de sécurité qui vous est arrivé, nous avons essayé à plusieurs reprises de savoir au juste ce qui a pu se passer. Malheureusement, il nous a été impossible jusqu'à présent d'obtenir de vous ou de votre personnel des renseignements qui nous permettent de déterminer la nature exacte de l'incident et les responsabilités qu'il engage (aéroport, compagnie aérienne, douanes, immigration ou transports). Comme je milite depuis longtemps en faveur de la sécurité dans les aéroports et que j'ai frayé la voie à plusieurs des procédures en usage aujourd'hui, je porte un intérêt personnel à ce qui vous est arrivé, surtout s'il en a bel et bien résulté une atteinte à la sécurité. Je vous invite donc à me fournir de plus amples renseignements sur cet incident. Nous cherchons toujours à maintenir le niveau maximum de sécurité à l'aéroport Pearson.

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

Concernant la rencontre que vous proposez le 24 juin, il nous serait utile, comme je l'ai dit, de savoir ce qui vous intéresse au juste afin que les personnes compétentes soient présentes. Tout en reconnaissant que la sûreté aérienne relève de l'ACSTA, nous nous ferions un plaisir de communiquer le point de vue d'un aéroport. Étant donné le caractère confidentiel du sujet, nous exigerions que la réunion soit confidentielle et il nous faudrait évidemment vérifier la cote de sécurité des personnes présentes.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 21 juin 2002

Monsieur Louis A. Turpen

Monsieur,

En ma qualité de greffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, j'accuse réception de votre lettre du 7 juin 2002 à l'honorable Colin Kenny, président du Comité.

Dans le premier paragraphe de votre lettre, vous demandez si l'invitation à rencontrer le Comité se rapporte à ce qui est arrivé au sénateur Kenny à l'aéroport Pearson ou à quelque chose de plus large. Je vous ai expliqué par téléphone le 10 juin 2002 que l'invitation s'inscrivait dans le cadre d'une étude sur le besoin d'une politique nationale sur la sécurité. Après notre conversation, je vous ai télécopié une copie du mandat du Comité ainsi qu'un extrait de deux pages sur la question tiré du rapport du Comité en date de février 2002 intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*.

Concernant ce qui est arrivé au président du Comité à l'aéroport Pearson, il m'a demandé de vous dire qu'il a en a informé le ministre des Transports et des fonctionnaires de Transports Canada. Sans doute vont-ils communiquer avec vous s'ils le jugent à propos.

Le troisième paragraphe de votre lettre semble contredire l'information que m'a communiquée le 4 juin 2002 votre directrice des Relations gouvernementales, Lorrie McKee. Elle m'a dit que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto n'était pas disposée à rencontrer le Comité dans le cadre d'une visite d'information, mais

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

qu'elle était disposée à le rencontrer dans le cadre d'une réunion publique. Cette information a été transmise au Comité.

J'ai reçu du Comité l'instruction de vous informer qu'il s'inquiète de la position que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto adopte dans cette affaire. Nous vous encourageons à consulter des avocats au sujet de votre obligation de rencontrer le Comité.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds
Greffière du Comité

ANNEXE VI
AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 10 juillet 2002

Madame Barbara Reynolds
Greffière du Comité

Madame,

Je vous remercie de votre lettre du 21 juin ainsi que d'une copie du mandat du Comité et du texte intitulé « L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense ».

Concernant ce qui est arrivé au sénateur Kenny à l'aéroport Pearson, je suis content qu'il en ait fait part au ministre des Transports. Comme Transports Canada ne nous en a pas parlé, j'en conclus qu'il ne s'agissait sans doute pas d'une « atteinte à la sécurité », ce qui est réconfortant.

Merci de votre mise en garde concernant le besoin de consulter des avocats au sujet de l'obligation où se trouve l'AAGT de rencontrer le Comité. J'ai dit que je suis toujours disposé à comparaître devant le Comité pour discuter de questions de sécurité concrètement et sans détour. Cependant, vous comprenez, j'en suis certain, mon hésitation à discuter de ces choses dans une instance publique alors que, si j'ai bien compris, toutes les réunions du Sénat se tiennent en présence de la presse.

Vous remerciant de m'avoir fait part de vos réflexions, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 20 août 2002

Monsieur Colin Kenny

Président

Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Monsieur le sénateur,

On m'a fait tenir une copie de votre article paru dans le *Globe and Mail* du 15 août et une transcription de l'entrevue que vous avez donnée à Canada AM le 19 août. Votre persistance à partager avec la presse tout ce que vous entendez dire au sujet de la sûreté aérienne m'inquiète grandement. Je supposais que, en tant que sénateur et membre du gouvernement du Canada, vous étiez parfaitement au courant des questions de sûreté aérienne et conscient de la nécessité de protéger des renseignements sensibles. Apparemment, je me trompais. Il ressort par ailleurs de vos propos que, bien que vous ayez tenu plusieurs audiences sur la sûreté aéroportuaire, vous n'avez pas encore compris les mesures de sécurité.

La sécurité des aéroports canadiens relève à la fois des aéroports, des compagnies aériennes et d'organismes publics chargés de faire respecter les normes les plus strictes possibles, entre autres, Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), Douanes et Immigration, les forces de police locales et la GRC. En outre, les procédures de sécurité se déroulent dans le cadre d'un régime juridique qui est conçu pour empêcher la communication au public de l'information sensible, que ce soit par des sénateurs dans le *Globe and Mail* ou ailleurs. Veuillez vous reporter à la *Loi sur l'aéronautique*, à l'article 4.8 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, DORS/2000-111, à l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et aux

articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*. J'attire en particulier votre attention sur la *Loi sur la preuve au Canada*. Je ferais également remarquer qu'il n'est pas évident que votre comité soit habilité, en vertu du Règlement du Sénat, à tenir des audiences à huis clos pour assurer la confidentialité des renseignements qui peuvent lui être communiqués.

Je n'ai jamais pensé qu'il était dans l'intérêt public de fournir un mode d'emploi aux terroristes qui sont toujours à l'affût des failles du système. Vous semblez être d'un autre avis. Le slogan « un mot de trop, un vaisseau de moins » vient à l'esprit.

Étant donnée la façon dont vous avez choisi de mener vos enquêtes, je retire officiellement mon offre de vous rencontrer en privé vous et votre comité. Toute discussion que vous aimeriez avoir avec l'AAGT à ce sujet ne saurait avoir lieu qu'après obtention des approbations nécessaires du procureur général du Canada en vertu de la *Loi sur la preuve au Canada* et du ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

c.c.: Conseil d'administration de l'AAGT
L'hon. David Collenette

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 21 août 2002

Monsieur Louis A. Turpen
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Monsieur,

En ma qualité de greffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, j'accuse réception de votre lettre du 20 août 2002 à l'honorable Colin Kenny, président du Comité.

Soyez assuré que votre lettre sera portée à l'attention des membres du Comité lors de leur prochaine réunion, probablement à la mi-septembre.

Je voudrais noter la suite des événements qui ont eu lieu. Le 4 juin 2002, la directrice des Relations gouvernementales de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Lorrie McKee, a déclaré que votre organisme n'était pas disposé à rencontrer le Comité dans le cadre d'une visite d'information à Toronto, mais qu'il était disposé à le rencontrer dans le cadre d'une réunion publique. Plus tard le même jour, le Comité a lancé une invitation à comparaître à une réunion publique à Toronto, mais le 7 juin, vous avez envoyé une lettre indiquant qu'il faudrait que la réunion soit confidentielle.

Maintenant vous retirez votre offre de rencontrer le Comité en privé.

Le Comité poursuit son examen des opérations de sécurité dans les aéroports et citera un certain nombre de témoins à comparaître. Comme je l'ai déjà dit, le Comité va examiner votre lettre à sa prochaine réunion.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Barbara Reynolds
Greffière du Comité

ANNEXE VI

AUTORITÉ AÉROPORTUAIRE DU GRAND TORONTO

le 3 septembre 2002

Madame Barbara Reynolds
Greffière du Comité

Madame,

Je vous renvoie à votre lettre du 21 août 2002 en réponse à ma lettre du 20 août 2002. Bien que ce que j'ai dit dans cette lettre reste valable, j'aimerais clarifier notre réponse à vos demandes.

Sur mon instruction, Mme Lorrie McKee vous a avisée le 4 juin 2002 que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) n'était pas disposée à discuter de questions de sécurité avec le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense dans le cadre d'une réunion d'information ouverte aux médias qui devait avoir lieu à Toronto le 24 juin. Il a également été précisé que l'AAGT comprenait que les comités sénatoriaux avaient le pouvoir de citer des témoins à comparaître à leurs audiences officielles, mais que la réunion en question n'était pas une audience officielle, mais bien plutôt une séance d'information.

Sur réception de votre lettre du 4 juin, j'ai réitéré la position que j'ai exposée dans ma lettre du 20 août, à savoir que je n'étais pas disposé à rencontrer le Comité pour discuter de questions de sécurité en public, mais que j'étais disposé à le rencontrer de façon confidentielle. Les actions et les déclarations subséquentes du sénateur Kenny m'ont conduit à retirer cette offre.

J'espère que notre position est ainsi clarifiée.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Louis A. Turpen

AVIS JURIDIQUES FOURNIS AU COMITÉ

M. Mark Audcent, Légiste et conseiller parlementaire du Sénat, et M. John Nelligan, C.R., LSM, associé principal, Nelligan O'Brien Payne, ont comparu comme témoins le 2 décembre 2002 pour discuter de l'obligation de comparaître devant les comités sénatoriaux. On trouvera le détail de ce témoignage dans le fascicule 5 des *Délibérations du Comité*, lesquelles sont accessibles au site web du Comité : www.sen-sec.ca.

Sommaire de l'avis juridique fourni par le Légiste et conseiller parlementaire du Sénat

À : L'honorable Colin Kenny, président
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

De : Mark Audcent,
Légiste et conseiller parlementaire

Objet : Obligations des témoins dans le contexte de la sûreté aérienne

Date : 1er novembre 2002

Dans le contexte de l'obligation générale de témoigner devant les comités parlementaires, vous m'avez demandé d'examiner les éventuelles dispenses prévues par les lois citées dans la lettre que

vous a adressée le 20 août 2002 M. Louis A. Turpen, président et chef de la direction, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

En fait de dispenses de témoigner, M. Turpen invoque l'article 4.8 de la *Loi sur l'aéronautique*, l'article 32 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et les articles 38.01 et 38.02 de la *Loi sur la preuve au Canada*. Il invoque également le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, DORS/2000-11, pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Après avoir examiné le contexte constitutionnel et les autorités citées, j'en suis venu à la conclusion qu'aucune des dispositions législatives ou réglementaires invoquées par M. Turpen ne le dispenserait de comparaître devant un comité parlementaire ou de répondre à une question dans le cadre des délibérations du comité. S'il était cité à comparaître, il serait obligé par la loi de comparaître. S'il lui était ordonné de répondre, il serait obligé de répondre. Le fait de ne pas comparaître ou de ne pas répondre constituerait un outrage au Parlement.

M. Turpen, le procureur général et le ministre des Transports voudront peut-être se consulter avant la comparution de M. Turpen, mais le Comité n'est pas légalement tenu d'obtenir l'approbation de l'un ou l'autre ministre ni de veiller à ce que ses témoins le fassent. Et les ministres n'ont pas le pouvoir d'accorder une dispense de témoigner. Si le Comité cherchait à obtenir de M. Turpen de l'information dont la divulgation serait protégée dans un forum autre que le Parlement au motif qu'elle est sensible ou potentiellement dangereuse, M. Turpen serait en droit de le lui signaler et de chercher à obtenir pour cette raison une dispense de répondre à la question. Le Comité pourrait le dispenser de répondre, obtenir de lui l'information à huis clos ou lui ordonner de répondre dans le cadre d'une audience publique. M. Turpen bénéficierait de l'immunité

absolue pour tout ce qu'il dit dans le cadre des délibérations du Comité et ne pourra donc pas être interrogé au sujet de son témoignage devant un tribunal quelconque ni ailleurs qu'au Parlement.

Extrait de lettres fournissant un avis juridique de M. John Nelligan, C.R., LSM, associé principal, Nelligan O'Brien Payne

« Je suis tout à fait d'accord avec vous au sujet du pouvoir du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense de citer à comparaître M. Turpen et toute autre personne qui a de l'information à fournir concernant la sûreté aéroportuaire.

Je note que dans sa lettre M. Turpen, tout en condamnant en général la communication de renseignements qui ne devraient pas selon lui être communiqués, ne mentionne pas de question particulière pouvant être visée par les restrictions prévues dans les lois qu'il invoque. »

« Je suis d'accord avec vous que les textes prévoient clairement que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a le pouvoir inconditionnel de citer M. Turpen ou toute autre partie intéressée à comparaître et d'exiger d'eux qu'ils répondent à toutes questions en rapport avec le sujet de l'enquête. Le fait de ne pas comparaître entraînerait les sanctions indiquées dans votre rapport au sénateur Kenny. M. Turpen peut retirer une offre de rencontrer le Comité en privé, mais il ne peut pas refuser d'obtempérer à une assignation à témoigner.

M. Turpen pourrait sans doute faire valoir au Comité les objections qu'il soulève dans sa lettre lorsqu'il comparaitra devant lui et le Comité pourrait fort bien décider de prendre l'une des mesures que

vous indiquez pour protéger la confidentialité de renseignements sensibles.

M. Turpen invoque diverses dispositions législatives qui constituent selon lui des obstacles à l'enquête du Comité. Les textes cités dans votre rapport montrent clairement que ces obstacles sont inexistants. »

POLICE RÉGIONALE DE PEEL

Malgré plusieurs invitations, et bien qu'il ait indiqué dans un premier temps qu'il se rendrait disponible, le responsable de la police régionale de Peel a aussi refusé de témoigner devant le comité.

Le comité juge inacceptable qu'un corps policier veuille échapper à sa responsabilité de témoigner honnêtement et en toute impunité devant un comité du Parlement.

Peu importe le lien contractuel qui l'unit à M. Turpen et à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, en déclinant ainsi notre invitation, le chef du service de police de Peel n'a rien fait pour améliorer sa réputation ou celle de son service.

LISTE DES PIÈCES

- Pièce 1 : Documentation fournie par Transports Canada
(10 décembre 2001, fascicule no 9)
- Pièce 2 : Documentation fournie par l'aéroport international de Vancouver
(10 décembre 2001, fascicule no 9)
- Pièce 3 : Documentation fournie par la GRC
(10 décembre 2001, fascicule no 9)
- Pièce 4 : Documentation fournie par Immigration Canada
(10 décembre 2001, fascicule no 9)
- Pièce 5 : Documentation fournie par Douanes Canada
(10 décembre 2001, fascicule no 9)
- Pièce 6 : L'air Line Pilots Association, International, présentation préparée par le capitaine Kent Hardisty et lue par M. Art Laflamme
(14 août 2002, fascicule no 19)
- Pièce 7 : Document préparé par la Société canadienne des postes
(15 août 2002, fascicule no 20)
- Pièce 8 : Airline Security – A security Professional's View, par Chuck Wilmink
(4 novembre 2002, fascicule no 1)
- Pièce 9 : Déclaration d'ouverture du capitaine Don Johnson, président de l'Association des pilotes d'Air Canada
(4 novembre 2002, fascicule no 1)
- Pièce 10 : Le Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada, par le premier officier Russ Cooper, coprésident
(4 novembre 2002, fascicule no 1)

ANNEXE VIII

LISTE DES PIÈCES

- Pièce 11 : Articles des médias américains et des médias canadiens – Octobre 2002 – Préparé par la Direction de la recherche parlementaire
- Pièce 12 : (a) Lettre et document de Serge Charette de l'Union Douanes Accise en date du 28 juin 2002 adressés à Barbara Reynolds; (b) lettre de Tara Hall de l'Agence des douanes et du revenu du Canada en date du 31 octobre 2002; (c) lettre de Barbara Reynolds à Serge Charette en date du 31 octobre 2002 (Objet : Lettre - Cadre pour le Programme des agents étudiants des Douanes)
- Pièce 13 : Commentaires du SCFP sur l'aviation et la sécurité par Richard Balnis, attaché de recherche du SCFP, et France Pelletier, Affaires législative et réglementaires, Division du transport aérien du SCFP
(18 novembre 2002, fascicule n° 3)
- Pièce 14 : La sécurité dans le transport aérien par Sheila Fraser, vérificatrice générale du Canada
(18 novembre 2002, fascicule no 3)
- Pièce 15 : Remarques par M. Jacques Duchesneau, président et premier dirigeant de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
(25 novembre 2002, fascicule no 4)
- Pièce 16 : Mémoire au Comité sénatorial sur le terrorisme par M. Peter St. John
(25 novembre 2002, fascicule n° 4)

ANNEXE VIII

LISTE DES PIÈCES

- Pièce 17: Propos préliminaires de M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Santé et sécurité, Transports Canada
(25 novembre 2002, fascicule n° 4)
- Pièce 18 : Réponse aux questions soulevées à la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (du 27 novembre 2002), fournie par le ministère des Transports du Canada
(2 décembre 2002, fascicule n° 5)
- Pièce 19 : Exposé introductif par Garry Loeppky, sous-commissaire, Opérations, GRC
(2 décembre 2002, fascicule n° 5)
- Pièce 20 : Exposé introductif par l'honorable David Collenette, ministre des Transports
(2 décembre 2002, fascicule n° 5)
- Pièce 21 : Droits et obligations des témoins comparissant devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, par Mark Audcent, Légiste et conseiller parlementaire
(2 décembre 2002, fascicule n° 5)

STATISTIQUES

Nombre de personnes que le Comité a rencontrées	68
Nombre d'heures	63,9
Couverture médiatique – Presse écrite Octobre 2001 – novembre 2002 Fourni par la Direction des communications du Sénat. Courrier des lecteurs exclu.	627
Couverture médiatique – Presse écrite/médias électroniques Septembre 2001 – novembre 2002 Recensé par le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense	1 206
Nombre de visites du site du Comité par des utilisateurs de l'extérieur du Parlement De janvier à novembre 2002 Fourni par la Division de la gestion de l'information du Sénat	41 175

Précédents rapports

L'état de préparation du Canada sur les
plans de la sécurité et de la défense

Février 2002

La défense de l'Amérique du Nord :
une responsabilité canadienne

Septembre 2002

Pour 130 dollars de plus...
Mise à jour sur la crise financière des
Forces canadiennes, Une vue de bas en
haut

Novembre 2002

ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Veronica Morris

C'est en juin 2001 que Mme Morris a été nommée responsable des relations avec les médias par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Elle répond quotidiennement aux questions des médias, rédige les communiqués de presse, assure le suivi de la couverture médiatique et fait office d'agente de liaison lors des déplacements du comité.

Avant d'occuper ces fonctions, elle était adjointe spéciale auprès de l'honorable Colin Kenny. Mme Morris a fait ses études à l'Université Carleton.

Les médias sont invités à adresser leurs questions et autres demandes à : ckres@sen.parl.ca

Les séances du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sont ouvertes aux représentants des médias, sauf lorsque le Comité rédige des rapports, traite de questions personnelles ou lorsqu'un invité demande que les délibérations se tiennent à huis clos.

Lorsque le Comité est à Ottawa, ses séances sont diffusées sur la Chaîne d'affaires publiques par câble (CPAC), sur le site Internet du Sénat (audio et vidéo), sur le réseau de télévision parlementaire et sur le réseau audio du Sénat, fréquences (MHz) : parquet : 94,7, anglais : 95,5, français : 95,1.

ANNEXE X

ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Les personnes intéressées aux activités du Comité peuvent s'inscrire à un service d'envoi afin d'être avisées des dates et lieux des séances et des témoins qui comparaîtront.

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

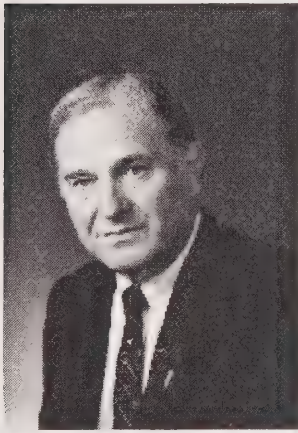
<http://sen-sec.ca>

Prière d'adresser vos questions au numéro suivant :
Sans frais : 1-800-267-7362

Ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :
Greffier du Comité : defence@sen.parl.gc.ca
Président du Comité : kennyco@sen.parl.gc.ca

Les demandes d'information des médias doivent être envoyées à
ckres2@sen.parl.gc.ca.

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ



L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Atkins)

Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Banks)



L'hon. TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show. Le sénateur Banks s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variétés à la télévision.

Musicien lauréat d'un prix Juno, le sénateur Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants tels une représentation de gala en présence de la Reine en 1978; les Jeux du Commonwealth de 1978; les Jeux mondiaux universitaires de 1983; et les cérémonies inaugurales d'EXPO 1986 et des XVe Jeux olympiques d'hiver en 1988. Il a aussi été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques partout au Canada et aux États-Unis.

En qualité de président fondateur de la Alberta Foundation for the Performing Arts, le sénateur Banks s'est dévoué sans compter afin que d'autres musiciens et artistes de talent puissent obtenir la reconnaissance qu'ils méritent dans toutes les régions du pays.

En 1979, le sénateur Banks a reçu un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan. La même année, il a remporté le prix Juno et le Grand Prix du Disque-Canada. En 1987, l'Université de l'Alberta lui a conféré un doctorat honorifique en droit. En 1990, le prix Sir Frederick Haultain lui a été attribué.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Banks)

En 1991, le sénateur Banks a été reçu Officier de l'Ordre du Canada, puis il a été décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta en 1993.

Le 9 mai 2001, le sénateur Tommy Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines, qui a exploré les façons de rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains et a fait rapport sur la question en novembre 2002.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Cordy)



L'hon. JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région d'Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy s'est également dévouée auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, au jury des prix littéraires de Dartmouth (de 1993 à 1995 et en 1999-2000) et au comité de planification stratégique de l'école primaire du village de Colby. Elle a aussi fait du bénévolat pour le programme d'éducation religieuse et a été lectrice à l'église St. Clement de Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

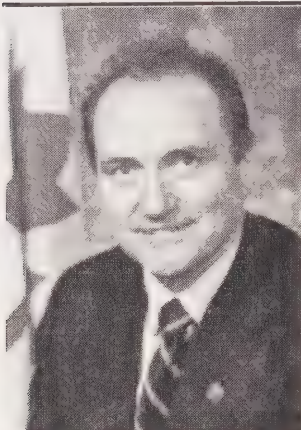
Sécurité nationale et défense

Affaires sociales, sciences et technologie

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Day)



L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Day)

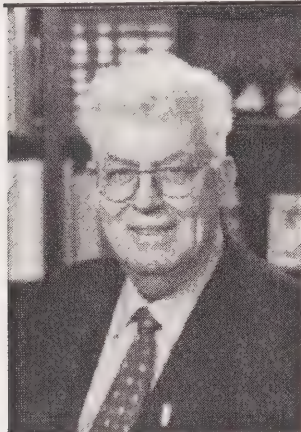
Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Forrestall)



L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des

communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Forrestall)

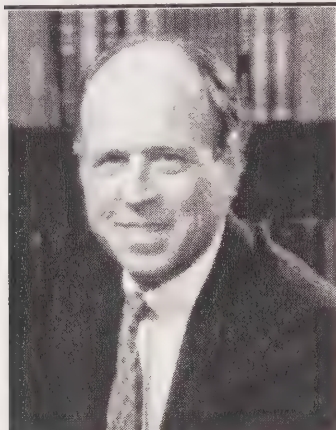
Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et membre du Comité mixte permanent de la bibliothèque. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régime aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Kenny)



L'hon. COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le Très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Kenny)

sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Meighen)



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants.

Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Smith)



L'honorable DAVID P. SMITH, c.p., sénateur

L'honorable David Smith est un éminent avocat, qui s'est en plus distingué par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Smith a obtenu un baccalauréat en science politique de l'Université Carleton en 1964 et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's en 1970. Il a été admis au barreau de l'Ontario en 1972. Au cours d'une carrière très distinguée, le sénateur Smith est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation.

Au moment de sa nomination, le sénateur Smith était président et associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP, un des plus importants et des plus anciens cabinets d'avocats au pays. En 1998, lorsque le cabinet Fraser Milner a été formé, le sénateur Smith est devenu son premier président. Il avait antérieurement assumé la présidence du cabinet Fraser & Beatty.

De 1980 à 1984, le sénateur Smith a représenté la circonscription de Don Valley Est à la Chambre des communes où il a également agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme). En 1972, il a été élu au conseil municipal de Toronto. À la suite de sa réélection en 1974, il a été nommé au comité exécutif de la ville de Toronto et au conseil du Grand Toronto. Réélu de nouveau en 1976, il a été nommé président du conseil municipal de Toronto et adjoint au maire de Toronto.

Le sénateur Smith a joué un rôle très actif au sein du Parti libéral dans les années 1960. Il a notamment occupé les postes de président

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Smith)

national des Jeunes libéraux, d'adjoint exécutif de Keith Davey, qui était directeur national, et d'adjoint exécutif de l'honorable Walter Gordon et de l'honorable John Turner

Le sénateur Smith a consacré de son temps à une foule d'organisations bénévoles et philanthropiques. Il a notamment siégé au conseil d'administration d'Exhibition Place, de même que de l'Armée du salut, du Toronto General Hospital, de l'hôpital Mount Sinai et du collège George Brown. Il a présidé la Fondation de la rétinite pigmentaire et a assumé la vice-présidence du O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Le sénateur Smith et son épouse Heather ont élevé trois enfants : Alexander, Kathleen et Laura. Il est âgé de 61 ans.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Affaires juridiques et constitutionnelles

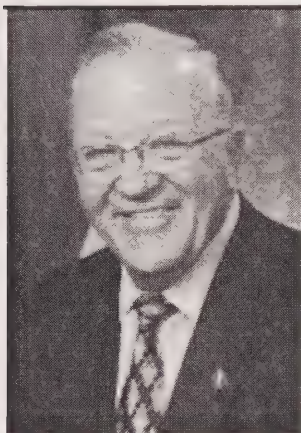
Sécurité nationale et de la défense

Règlement, de la procédure et des droits du Parlement

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Wiebe)



L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près

de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

ANNEXE XI

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

(Sénateur Wiebe)

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :

Agriculture et forêts, vice-président

Sécurité nationale et défense

Sous-comité des affaires des anciens combattants

Règlements, de la procédure et des droits du parlement

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

JOHN CHRISTOPHER

John Christopher travaille avec les parlementaires canadiens depuis trente ans à titre d'attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Sa formation d'urbaniste et de planificateur en transports l'a amené à travailler pour des comités chargés de sujets touchant les transports, notamment la sécurité et la sûreté des transports. Il a entre autres organisé des missions d'information de comités au Canada, aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Il a récemment agi comme conseiller sur les questions de sécurité pour le compte du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis qui s'est réuni à Newport au Rhode Island en mai dernier.

Il est l'auteur de nombreux rapports et documents sur des questions touchant tous les moyens de transport, notamment les suivantes : restructuration du transport aérien; sûreté du camionnage; transport des voyageurs par chemin de fer; stratégie maritime nationale; sécurité du transport aérien.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Adjudant chef (retraité) Dessureault)



Adjudant-chef J.J.L.M.
Dessureault, OMM, CD

Adjudant-chef des
Forces canadiennes

Né à Shawinigan (Québec) le 2 novembre 1945, l'adjudant-chef Dessureault s'enrôle dans l'Armée canadienne le 26 mars 1964 et poursuit son entraînement au dépôt du Royal 22^e Régiment alors cantonné à Valcartier (Québec). En septembre de la même année, il est affecté au 2^e bataillon du Royal 22^e Régiment à Valcartier.

En juillet 1965, il accompagne l'unité à Werl dans le nord de l'Allemagne pour une période de quatre années. De retour au Canada en novembre 1969, il occupe divers postes au sein du 3^e Bataillon jusqu'en juin 1971, date où il rejoint de nouveau le 1^{er} Bataillon, installé depuis peu à Lahr dans le sud de l'Allemagne. Il est promu caporal-chef en avril 1972.

Au mois d'août 1974, à son retour au Canada, il est promu au grade de sergent et occupe successivement les fonctions de commandant de section et d'adjoint de peloton d'infanterie au 3^e Bataillon. En août 1976 il est affecté au 1^{er} Bataillon en Europe pour une durée de cinq ans. Au cours de cette mutation il obtiendra deux promotions.

En juin 1983, il est de retour au Canada pour y remplir la fonction d'adjudant-maître à la section d'entraînement de l'exercice militaire (drill) au Collège militaire royal de Saint-Jean. Il effectue un retour au 2^e Bataillon en juin 1986 et accompagne l'unité à Chypre en février

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Adjudant chef (retraité) Dessureault)

1987. Promu au grade d'adjudant-chef pendant cette mission, en juin de la même année, il sera muté au Quartier général du Secteur de l'Est à Montréal.

Au terme d'une mutation de trois années, il est nommé au poste de sergent-major régimentaire du 1^{er} Bataillon du Royal 22^e Régiment en juin 1990. Il accompagne l'unité en ex-Yougoslavie le 8 avril 1992 dans le cadre d'une mission de paix sous l'égide des Nations Unies. Il sera ainsi le premier sergent-major régimentaire à être déployé au sein d'un groupe de bataille depuis les opérations de Corée. De retour au Canada en juin 1993, il occupe la fonction d'adjudant-chef du Secteur du Québec de la Force terrestre. Le 20 juin 1996, il est nommé au poste d'adjudant-chef de la Force terrestre. Il occupe le poste d'adjudant-chef des Forces canadiennes du 15 juin 1999 jusqu'à son départ à la retraite, le 31 juillet 2001.

En novembre 1994, il a été décoré de l'Ordre du Mérite militaire, à titre de membre et élevé au rang d'Officier de l'Ordre du mérite militaire en janvier 2000.

L'adjudant-chef Dessureault est marié à Marianne Claassen, originaire des Pays-Bas; ils ont une fille, Désirée.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Paul S. Dingledine)

PAUL S. DINGLEDINE

M. Dingledine est né en 1946 à Hamilton, en Ontario. Sa famille a par la suite déménagé dans la ville voisine de Burlington. Il a obtenu un baccalauréat en économie de l'Université McMaster, où il a par la suite terminé sa maîtrise en administration en 1969.

Après avoir passé une année à titre d'agent de relations industrielles dans la région de Mersey au Royaume-Uni, M. Dingledine s'est joint au Service extérieur canadien comme délégué commercial en 1970. Au cours de la décennie suivante, il a affecté successivement dans des ambassades et des hauts-commissariats canadiens à Trinidad, en Israël et en Inde. Il a également occupé plusieurs postes au Service des délégués commerciaux du gouvernement canadien à Ottawa.

En 1981, il a été nommé consul au Consulat général du Canada à Hambourg. Il est revenu à Ottawa en 1983 pour agir à titre d'adjoint principal du ministre du Commerce international au sein du ministère des Affaires extérieures. En 1986, M. Dingledine est devenu directeur des Relations commerciales et économiques pour le Moyen-Orient.

Lorsque la situation a commencé à se dégrader dans le golfe Persique en 1990, M. Dingledine a fait partie du Groupe de travail sur le golfe Persique dans la période qui a débouché sur la guerre. En novembre 1990, il a été nommé ambassadeur à Téhéran en Iran, où il a rouvert l'ambassade qui avait été fermée neuf ans plus tôt lors de la prise d'otages dans ce pays.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Paul S. Dingledine)

Son affectation à Téhéran ayant pris en juillet 1993, M. Dingledine est devenu boursier chargé de cours au Centre des affaires internationales de l'Université de Harvard à Cambridge, au Massachusetts. Il y a donné des cours et y a rédigé des communications sur la situation au Moyen-Orient avec pour thème central l'Iran moderne.

M. Dingledine est revenu à Ottawa en 1994 à titre de directeur général des Relations Canada-États-Unis au ministère des Affaires étrangères et du commerce international, où il était responsable des questions non commerciales entre le Canada et les États-Unis. En 1996, il a été nommé directeur général pour la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Ses responsabilités comprenaient notamment la gestion des questions au Moyen-Orient ainsi que la direction des ambassades et des consulats du Canada dans la région.

M. Dingledine est devenu directeur général de la Sécurité et du Renseignement du Ministère à l'automne de 1999. Il était responsable de la sécurité ministérielle au Canada ainsi que de la collecte et de l'analyse du renseignement étranger. De plus, les ambassades et les consulats du gouvernement canadien à l'étranger relevaient de lui. En tant que principal représentant canadien lors des réunions internationales portant sur la lutte contre le terrorisme international – notamment lors de celles du G-8 –, il a coordonné les mesures prises par le Canada à la suite des actes terroristes commis le 11 septembre 2001.

M. Dingledine a pris sa retraite en août 2002.

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Major-général (retraité) G. Keith McDonald)



LE MAJOR-GÉNÉRAL (retraité) G. Keith MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Royal Military College (RMC) de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Il a été instructeur de vol sur le T-33 à la base des Forces canadiennes (BFC) de Moose Jaw, en Saskatchewan. En 1970, il a été détaché au RMC à titre de commandant d'escadron et, ensuite, de directeur adjoint des élèves-officiers.

En 1973, il est revenu à l'instruction sur les CF5 et CF104. En 1974, il a été pilote du 439e Escadron à la BFC de Baden-Soellingen, pilotant le CF104 pendant les attaques au sol. Promu major en 1977, il est devenu officier du Groupe d'évaluation tactique en 1978.

En 1980, le major-général McDonald s'est inscrit au Royal Air Force Staff College de Bracknell, en Angleterre. Promu lieutenant-colonel en janvier 1981, il est retourné au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) où il a été responsable de la planification des besoins opérationnels et des achats d'équipement pour le CF18. En 1982, il a été muté au bureau d'administration du projet CF18 en tant que gestionnaire des besoins opérationnels.

Le major-général McDonald a terminé son instruction sur le CF18 à la BFC de Cold Lake, et est ensuite retourné à la BFC de Baden-Soellingen en 1985 en tant que premier commandant du 439e Escadron d'appui tactique. En juillet 1987, il a été promu colonel et a été détaché au QGDN en tant que directeur de la formation professionnelle et du perfectionnement. En juillet 1989, il a assuré le

ANNEXE XII

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

(Major-général (retraité) G. Keith McDonald)

commandement de la BFC et de la 4e Escadre de Baden-Soellingen. Dans le cadre de ses fonctions de commandant de l'escadre et de la base, il a supervisé la création du groupe opérationnel aérien du CF18 dans la guerre du Golfe et a amorcé la fermeture de Baden. En 1992, il est revenu au QGDN à titre d'adjoint spécial du Sous-ministre adjoint (Personnel) et, en juillet 1993, il a occupé le nouveau poste d'adjoint spécial du Vice-chef d'état-major de la Défense (VECMD) et de directeur du Secrétariat du QGDN.

En juin 1994, le général McDonald a été promu brigadier général et a assumé les fonctions de directeur général du développement (Aérospatiale) au QGDN. Il a été promu major-général en 1996, occupant le poste de directeur des opérations au QG du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a occupé ces fonctions jusqu'à sa retraite des Forces canadiennes en 1998, après avoir passé 37 années dans les Forces.

Le général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de bord, surtout à bord de CF18, de CF104, de CF5 et de T-33. Il possède un B.A. en sciences politiques et en économie, a suivi des cours au RAF Staff College, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, ainsi que des cours en matière de sécurité nationale et de gestion.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

GRANT PURVES

Grant Purves exerce les fonctions d'attaché de recherche principal. Il est entré à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en 1974. Depuis, il a aidé de nombreux comités parlementaires à préparer des études approfondies. En 2001, il a été affecté au Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité.

M. Purves possède une formation solide en histoire militaire et en histoire de l'Europe de l'Est.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 28 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans, directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé *Obstacles*.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'avec des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les bureaux de circonscription. De plus, elle a été directrice du

ANNEXE XII

(Grant Purves et Barbara Reynolds)

programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et des affaires, un programme qui permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.

De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.

SÉNAT DU CANADA

Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent

2^e session, 37^e législature, 2002-2003

INDEX

Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens Janvier 2003

ACSTA

Voir

Administration canadienne de la sécurité du transport aérien

Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA)

Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:47-8
Contrôle aléatoire des employés des compagnies aériennes, p:15,128

Courrier et colis, vérification, p:125

Création, raison, p:127

Défis, p:135

État de compte, relevé des dépenses, examen par le Vérificateur général, p:147

États financiers, dépenses en administration interne et pour les aéroports, détails, p:147-8, 153,171

Financement par le Trésor, p:146

Identification, carte et laissez-passer, p:78,85,127-8,135,166

Laissez-passer nationaux pour membres d'équipage, émission, p:85,166

Laissez-passer pour zones réglementées dans plusieurs aéroports, émission, p:75,86,167

Liens hiérarchiques, confusion avec le ministère des Transports, p:128-9, 137-8

Normes nationales, mises en œuvre, emploi du personnel au lieu de services à contrat, p:170

Portes du poste de pilotage, verrouillage, renforcement, budget, p:35

Préposés au contrôle de sécurité au pré-embarquement, formation et salaires, p:18

Reddition de compte au Parlement à travers le ministère des Transports, p:127

Régime financier, inquiétudes, p:145

Rôle, mandat, responsabilités

Agent de protection à bord, programme, p:128,140

Annonces du ministre des Transports, p:15,127-32

Équipement de détection d'explosifs, répartition et entretien, p:127-8

Formation pour les préposés au contrôle de sécurité, p:134,143,170

Laissez-passer donnant accès aux zones restreintes, mise en œuvre, p:127,135,143,170

Non passagers entrant dans les zones à accès restreint, contrôle aléatoire, p:128,135,143,170

Organisme de financement et de prestation de service pour le ministère des Transports, p:132

Passagers, sécurité, p:132

Prestation de services de contrôle avant embarquement dans les aéroports désignés, p:127,143,170

Réalisation, incomplète, p:140-1

Service de renseignement, risque, évaluation, p:133-4,143,170

Services de police aéroportuaires, financement, contrats de la GRC, p:116,121,132-4,143-4, 169,170

Société de la Couronne sans but lucratif, p:127

Surveillance et réglementation par le ministère des Transports, p:128, 132-5

Système de vérification à niveaux multiples pour bagages enregistrés, courrier et colis, p:63,165

Taxe sur la sécurité, revenus, répartition, p:145,153,171

Vérification de sécurité, améliorations, p:150

Administration aéroportuaire du Grand Toronto

Invitation à comparaître, refus, p:12,152,198

ADRC

Voir

Agence des douanes et du revenu du Canada

Aéronefs

Avions privés, d'affaires, nolisés et leur passagers

Passagers et bagages à main, contrôle, manque,

p:90

Petits et gros avions, p:91

Sécurité, exigences, manque, p:11

Caméras vidéo à bord des cabines, p:36

Décompression explosive, p:39

Fouilles, vols vers DCA, p:83

Missiles sol-air tirés à l'épaule

Menaces, p:105

Système de contre-mesure, coûts, p:105

Pilotes armés, p:39,41,164

Portes du poste de pilotage

Compagnie El Al, Israël, sas de sécurité, p:38

Ouvertures des portes durant un vol moyen,

p:36

Portes en kevlar, p:38-9

Portes fortifiées contrôlées par les pilotes, p:35

Renforcement, budget de l'ACSTA, p:35

Rideau de métal, barres d'acier, p:37

Sas de sécurité, exigence, p:35-9,41,164

Aéroport international Lester B. Pearson

Aéroports, sécurité, p:5,12-3,157

Bagages, vérification, p:44-5

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport,

p:92-3

Crime organisé, p:67-8,72,110-1,115-6

Services de police aéroportuares, p:110-2, 115-

6,137,151

Voie de circulation Kilo, portail gardé, p:92

Aéroports, employés

Crime organisé

Communauté aéroportuaire de Toronto,

personnes recrutées, nombre possible, p:67-8

Conspiration interne, coercition et

intimidation, possibilités, p:68

Infiltration, but, succès, p:44,67-8,77,80-1,

112,115

Sécurité relâchée, intérêts, p:68

Employés corrompus, menace, p:17

Employés de l'extérieur ayant accès aux avions,

fouilles inadéquates, p:11

Employés de maintenance et d'entretien,

formation dans l'identification des personnes,

objets ou substances présentant un danger

potentiel

Ministère des Transports, exigences, p:29,164

Planification, manque, p:12,27

Transporteurs aériens, responsabilité, p:19,29-30,164

Employés légitimes, solution à la sécurité, contribution, p:17,67

Employés travaillant côté piste, avec accès aux avions

Antécédents, vérification, p:11,65-6

Antécédents, vérification, affront à la dignité, p:69

Couteaux polyvalents, p:66-7

Employés permanents et à contrat, vérification, manquement, p:69

Équilibre souhaitable entre respect et bon jugement, p:70

Fouilles, p:11,65,71,127-8

Montant, p:67

Outils propres et nécessaires à leur métier, p:66

Préposé au chargement des bagages, p:66

Sacs, trousses à outils et gamelles, contenu inconnu, p:69

Syndicats opposés aux vérifications renforcées, p:69

Employés travaillant dans les bâtiments attenants aux aéroports et ayant accès aux zones vulnérables, contrôle, manque, p:11

Préposés au contrôle de sécurité au pré-embarquement

Formation inadéquate, sous-payés, quarts extrêmement longs, p:18

Nouvelle formation, priorité de l'ACSTA, p:18

Rémunération, augmentation, p:18

Sous contrat des compagnies aériennes, p:18

Relation de confiance, p:15,65,70-1

Voir aussi

Identification, carte et laissez-passer;

Vérification de sécurité

Aéroports, gouvernance et régie

Autorités aéroportuaires locales

Gains économiques possibles, p:127

Initiative économique, p:126

Lignes directrices et consignes émises par le ministère des Transports, p:125

Modèle dysfonctionnel depuis 11 septembre 2001, marche arrière demandée, p:126

Responsabilité, dévolution du ministère des Transports, p:125

Bonne sécurité égale bonnes affaires, p:131

Compétences et mandats entre les divers organismes responsables de la sécurité, p:123

Exploitants privés

Comportements, contrôle, p:130

Documents d'autorisation et certificats, p:130

Dossiers, conservation des données, p:130

Pénalités administratives et monétaires, p:130

Vérifications du ministère des Transports,

p:130

- Lien de déférence flou entre responsables, p:123
- Pouvoirs en matière de transport aérien, vagues et largement répartis, p:123
- Responsables, mandat, pouvoirs et volonté d'appliquer les politiques, p:123
- Secteurs public et privé, rôle, p:123,125

Aéroports, sécurité

- Aires de trafic et pistes
 - Accès depuis la périphérie, normes équivalentes à l'aérogare principale, p:93
 - Frontières ou lignes de démarcation inadéquates, p:11
 - Améliorations, réforme, besoin urgent, p:9-10,16
- Attaques terroristes
 - Depuis l'extérieur du périmètre d'un aéroport, p:105
 - Depuis la périphérie immédiate d'un aéroport, p:87-101
 - Attentat du 11 septembre 2001
 - Aéroports et à bord des avions canadiens, réactions prévisibles, p:6
 - Résultat du manque de sécurité dans les aéroports américains, p:6
 - Vigilance accrue dans les transports aériens, p:6,20,43
 - Avions privés, d'affaires, nolisés et leur passagers
 - Normes de sécurité, manqué, p:11
 - Passagers et bagages à main, contrôle, manque, p:90
 - Petits et gros avions, p:91
 - Cibles toujours possibles, p:6,43
 - Comité, audiences, résultat, p:15-6
 - Détournements d'avions, pirates de l'air politique de docilité ou de non-docilité, p:23-5
 - Dispositifs électroniques et bio-métriques, p:17
 - Entreprises situées à l'extérieur des terrains de l'aéroport, avions, accès, p:88
 - Épinglettes, coupe-ongles, coquelicot du Jour du souvenir, confiscation, p:5,7,45,70
 - Lacunes en coulisses, p:10-2
 - Législation, dispositions, manque de contrôle central, p:125-6
 - Luttes intestines, p:25,136-41
 - Responsabilités divisées, risque, p:137-40
 - Manquements et faiblesses, information publique
 - Droit à l'information versus sécurité nationale, p:12-6,155-9,161,172
 - Invitation au terrorisme, p:12,157
 - Nouvelles mesures de sécurité, évaluation
 - Contrôle renforcé à l'enregistrement et à l'embarquement, file d'attente allongée, p:6,8
 - Couteaux en métal, retour, p:7
 - Fourchettes métalliques et couteaux en plastique, p:7
 - Gestes plus symboliques qu'utiles, p:7

- Gouvernement fédéral, détermination de rehausser la sécurité dans les aéroports et les avions, p:8
- Passagers et bagages, contrôle, employés des compagnies aériennes plus zélés, p:6
- Passagers voyageant en groupe, p:7
- Premières questions rituelles, abandon, p:7-8
- Transport aérien, sécurité accrue, p:9
- Obligation de rendre compte, p:127-8
- Organisme central, besoin, p:139-41
- Pilotes, uniformes et pièces d'identité, vol, p:80
- Porte avant verrouillée, portes latérales et arrières grandes ouvertes, p:9, 69-71,93
- Programme fédéral d'amélioration de la sécurité aérienne, financé grâce à la taxe sur la sécurité
 - Investissement imposé, évaluation, p:8
 - Montants (24\$) imposés, p:8,47
 - Optimisation des ressources, p:9
- Responsables, mandat, pouvoirs et volonté d'appliquer les politiques, p:123
- Sécurité relâchée, favorable aux terroristes, p:68
- Situation actuelle défailante, p:5,61
- Technologie, dépendance excessive, sentiment de confiance injustifié, p:17,67
- Transparence, besoin, p:155-9,161,172
- Vérification de chaque personne et véhicule entrant et quittant une zone à accès restreint, p:87-8,103,167
- Voyage aérien, mesures de sécurité assorties d'une transparence et d'une reddition de comptes, p:161,172
- Zones à accès restreint et zones hors des aérogares
 - Graves lacunes, p:101
 - Identification, carte et laissez-passer, p:101
 - Lance-missiles portatifs, p:105
 - Normes et pratiques actuelles, réévaluation, p:101
 - Spectateurs et véhicules regroupés aux extrémités des pistes, p:105
 - Système de surveillance de caméras pour suivre le déplacement des véhicules, p:101
 - Vérification visuelle, p:101
 - Zones de sécurité
 - Passagers, contrôle, transporteurs et ACSTA, responsabilité, p:137-8
 - Zone aéroportuaire, autorité responsable, p:137-8

Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)

- Avions privés, préavis d'arrivée, p:95
- Douaniers
 - Banques de données des services policiers, accès, p:29,163
 - Formation et appuis, p:19-20,29,163
 - Identification rétinienne et digitale, investissement, p:72,75

Agents d'immigration

Bases de données policières, accès, p:71,163
Formation et appuis, manque, p:19-20,27,29,31, 114,163

Agents de protection à bord (APB)

Agents de protection armés à bord
Équipage de bord, rôle, informations, p:12,19-24,31-4,41,164
Ministère, agence ou organisme responsables à bord de l'avion, p:137
Identification au capitaine avant l'envol, p:22
Identité connue, position de la GRC, p:31-4
Interventions, conditions, instructions, p:31-4, 41,164

Air Canada

Courrier et colis, vérification, p:51,59,125
Employés travaillant coté piste, sacs, trousse et gamelles, contenu inconnu, p:70
Équipage de bord, formation inchangée depuis des années, p:20
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, test, p:36
Services de police aéroportuaires, p:117-8
Témoins refus de répondre aux questions, p:158

Airline Pilots Association International (ALPA)

Courrier et colis, vérification, p:58
Identification, carte et laissez-passer, p:78-9
Pilotes et agents de bord, protocoles, procédures et formation, p:22
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38

ALPA

Voir

Airline Pilots Association International

APB

Voir

Agents de protection à bord

Association des pilotes d'Air Canada

Aéroports, gouvernance et régie, p:125-6,128-9, 140-1
Détournements d'avion, politiques établies, p:23-4
Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:23
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36-7
Services de police aéroportuaires, p:113-4

Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale

Bagage suspect, identification, formation, p:83
Bagages enregistrés, vérification, p:44,78-9

Syndicats opposés aux vérifications renforcées, p:69

Atkins, honorable Norman K.

Bagages enregistrés, vérification, p:44
Pilotes armés, p:39

Avions privés, d'affaires et nolisés

Agents d'immigration et des douanes, préavis d'arrivée, p:94-5
Exigences de sécurité, manque, p:11
Fouilles avant départ et après arrivée, p:96-7,98
Gros avions, carburants, plein, dégâts possibles, p:94
NAV Canada, trafic aérien, contrôle, rôle, p:95-6
Noms des passagers, connaissance, exigence, p:97
Passagers et bagages à main, aucun contrôle, p:90,97-8
Petits et gros avions, p:90-1
Privilegiés et contraire aux normes de sécurité, négligence, p:97
Service téléphonique spécial, arrivée signaler par les pilotes, p:94-5
Surveillance minime, p:91,94

Bagages à main

Vérification, p:43

Bagages enregistrés, vérification

Cibles moins protégées pour les terroristes, p:43
Crime organisé, aéroports, présence, p:44
Détection d'explosifs
Échéance canadienne versus américaine, p:47-9
Échéance établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale, p:47
Équipement nécessaire
Disponibilité, financement, p:48
Installation, problèmes logistiques, p:48-9
États-Unis, échéances, p:47-9
Machine de détection de vapeur explosive en service à Vancouver, p:43,46
Moyens de vérification variés
Chiens renifleurs, p:46,56
Contrôles aléatoires et ciblés par le personnel, p:63,165
Êtres humains, limitations, p:46
Machine de détection de vapeur explosive, p:46,56-8
Coûteux pour l'industrie, p:46
Fiabilité et « faux positifs », p:46,58
Matériel électronique, p:46
Radiographie (rayon-X), machine, p:47,56
Système de vérification à niveaux multiples, mise en oeuvre par l'ACSTA, p:47,63,165
Retrait de la soute si passager n'est pas à bord, p:45

Vérification, manque, améliorations, besoin urgent, p:43-7,56-7

Vérifications ponctuelles si soupçons, p:43
Volumes de vérification, ressources et temps, exigences, p:45,58

Baker, Mike, vice-président, Gestion générale, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (25 novembre 2002)
ACSTA, rôle, mandat, financement, p:133

Balnis, Richard, agent de recherche principal, Syndicat canadien de la fonction publique
Agents de protection à bord identifiés aux membres d'équipage, position, p:34
Formation, normes, développement, luttes intestines, p:136
Identification, carte et laissez-passer, p:82
Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:24,136

Banks, honorable Tommy
Agents de bord, formation, p:26
Bagages enregistrés, vérification, p:56-7
Services de police aéroportuaires, p:117

Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport
Accès depuis la périphérie et aérogare principale, normes de sécurité, harmonisation, besoin, p:93
Accès direct aux aires de trafic et aux avions, p:87-90
Attenants aux aires de trafic, pistes et voie de circulation, p:87-90
Employés, antécédents non vérifiés et sans laissez-passer, p:87-90
Frontières ou lignes de démarcation inadéquates, p:11
Mesures de sécurité
Mises en oeuvre par les autorités aéroportuaires, p:91
Permis émis pour véhicules, p:91-2
Surveillance du ministère des Transports, dossiers, inspection, p:91
Occupants, entreprises, p:87-90
Pistes, accès, contrôle, procédures officielles, manque, p:90
Portails, portes et passages non gardés, p:93
Portails et clôtures gardés (surveillés), p:92
Sécurité, absence, risques accentués, p:93
Véhicules et personnes accédant aux aires de trafic, p:88
Voie de circulation Kilo, Aéroport international Pearson, p:92

Citoyenneté et Immigration, ministère
Agents d'immigration
Banques de données policières, accès, p:29,163
Formation et appuis, p:19-20,29,163

Collenette, honorable David, ministre des Transports
ACSTA, financement, p:146
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:49
Identification, carte et laissez-passer, vérification aléatoire, p:76-7
Taxe sur la sécurité, p:146

Comité consultatif sur la sécurité aérienne
Services de police aéroportuaires, p:114
Zones à accès restreint et zones hors des aérogares, normes et pratiques actuelles, p:101

Conseil des aéroports du Canada
Services de police aéroportuaires, p:116

Cooper, Ross, premier officier, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
Détournements d'avion, politiques établies, p:23-4

Cordy, honorable Jane
ACSTA, p:135
Employés travaillant côté piste, p:65
Pilotes, formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, p:23

Courrier et colis, vérification
Envoi à bord d'un vol spécifique, frais, paiement, p:60-1
Lettres et colis de Poste Canada et des services de messagerie privés
Expéditeurs connus, raccourcis, pratique supprimée, p:55,63,165
Feuille de route, simple signature suffisante, p:55-6
Menace pour les vols de passagers, p:50,52, 53-4
Personnel, antécédents, vérification, p:55
Vérification obligatoire, p:54
Vérifications
Compagnies aériennes et services de messageries, responsabilité, p:50-1, 123
Contrôles aléatoires et ciblés par le personnel, p:63,165
Contrôles radioscopiques, pourcentage, p:56-7, 63,165
Contrôles visuel aléatoires par les employés de la poste, p:50-5,62
Manque, inquiétudes, p:10,50-1,53-5,62,165
Protocoles du ministère des Transports, p:124

Responsabilité, valse hésitation, p:125-7
Système d'inspection généralisée, p:50,60
Système de vérification à niveaux multiples de l'ACSTA, p:63,165
Technologie, disponibilité, p:54
Venant des petits aéroports, p:63,165
Vérification par un tiers, p:52-3

Day, honorable Joseph A.
Avions privés, p:97

Deemert, Rob, Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
Vols vers DCA, fouilles, p:83

Douaniers

Banques de données policières, accès, p:29,163
Formation et appuis, p:19-20,29,163

Duchesneau, Jacques, président, Administration canadienne de la sécurité du transport aérien
ACSTA, rôle, mandat, financement, p:132-5, 146
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:48
Identification, carte et laissez-passer, p:78

Elliott, William, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité, ministère des Transports
Aéroports, gouvernance et régie, p:131
Bagages enregistrés, détection d'explosifs, application, échéance, p:48-9
Bagages enregistrés, vérification, p:56-7
Courrier et colis, vérification, p:50,55,60-1
Équipage de bord, formation, améliorations, besoin, p:27
Formation, normes, développement, lutte intestine, p:25,136
Identification, carte et laissez-passer, p:74-6
Portes du poste de pilotage, verrouillables et fortifiées, p:35
Reddition de compte financière, p:146
Services de police aéroportuaires, p:116
Vérification de sécurité, p:71

Équipage de bord (pilotes et agents de bord)
Agents de bord, manuel, formation, besoin, p:25-7
Agents de protection à bord, rôle, informations et formation inadéquates, p:12,20-5,31-5,164
États-Unis, stratégie et programme élaboré, p:20-1,22
Formation, normes, retard, guerre interne, p:11,21,24-5,136-7
Laissez-passer nationaux, émission, p:85,166
Pilotes armés, p:39,41,164

Facteurs et transitaires

Antécédents, vérification
Aucune demandée, p:98-100
Imposition, coûts aux frais des entreprises, p:100-1

Fernie, Iain, directeur régional, Opérations de sécurité, Air Canada
Courrier et colis, vérification, p:51-2,59
Crime organisé, aéroports, présence, p:81
Employés travaillant côté piste, p:70
Services de police aéroportuaires, p:117-8

Finances, ministère

Taxe sur la sécurité, revenus
Répartition des revenus et dépenses, relevé, p:146-7
Revenus, p:147

Fleshman, Larry, directeur général, Service à la clientèle, Toronto Air Canada
Courrier et colis, vérification, p:59
Crime organisé, aéroports, présence, p:81
Employés travaillant côté piste, p:70

Forrestall, honorable J. Michael

Bagages enregistrés, vérification, p:57
Courrier et colis, vérification, p:61-2
Services de police aéroportuaires, p:118

Fraser, Sheila, vérificatrice générale du Canada
Agents d'immigration et douaniers, formation, recommandation, p:19-20
Reddition de compte financière, p:145-50
Voir aussi
Vérificateur général du Canada

Gendarmerie royale du Canada (GRC)

Agents de protection à bord
Identifiés aux membres d'équipage, position, p:20-1,22,24,31-4
Interventions, conditions, instructions, p:31-4, 41,164
Crime organisé, aéroports, présence, p:67-8,77
Services de police aéroportuaires, responsabilité, p:109-15,121,169
Vérification de sécurité, employés avec casiers judiciaires ou sous accusations, base de données, p:71,86,100,103,167,168

GRC

Voir
Gendarmerie royale du Canada

Identification, carte et laissez-passer

Aéroports émettant laissez-passer d'accès à leurs propres installations, p:75-6,85,166
Améliorations, planification du ministère des Transports, p:74-5

Contrefaçon, p:72,73-4
 Employés quittant leur emploi
 Canada 3000, employés, laissez-passer manquants, p:74
 Restitution à l'employeur, p:74
 Employés travaillant côté piste
 Antécédents, vérification, p:65-6
 Carte facile à reproduire, p:72
 Démodé et désuet, p:11
 Laissez-passer à lecture électronique et biométrique incorporé, p:17,72,75-6,80,85-6,166-7
 Personnel temporaire sans vérification de sécurité, zone restreinte, accès, p:73
 Relâché et primitif, p:72
 Travailleurs franchissant les points de contrôle sans susciter grande attention, p:72
 Vérifications aléatoires versus systématiques, analyse coûts-bénéfices, p:76-83
 Vérifications au petit bonheur, p:11
 Identification rétinienne et par empreinte digitale automatisée, p:72-3,75
 Laissez-passer donnant accès aux zones restreintes, amélioration, mise en œuvre de ACSTA, p:127
 Laissez-passer national et centralisé, normes et base de données nationales, p:76,85,166
 Laissez-passer nationaux pour membres d'équipage, p:85,166
 Laissez-passer pour zones réglementées dans plusieurs aéroports, p:75-6
 Pilotes, uniformes et pièces d'identité, vol, p:80
 Vérifications
 Ressemblance du porteur, p:74
 Vérification à l'aide d'une liste de numéros désuets, p:74

Johnson, Don, président, Association des pilotes d'Air Canada
 Aéroports, gouvernance et régie, p:128
 Pilotes, formation pour faire aux pirates de l'air et aux terroristes, p:23
 Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36-7
 Services de police aéroportuares, p:111

Kavanagh, Paul, directeur général, Sécurité et planification d'urgence, région de l'Ontario, ministère des Transports
 Avions privés, p:97
 Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:100
 Courrier et colis, vérification, p:52-3
 Employés travaillant côté piste, p:65-6,70-1,91
 Facteurs et transitaires, p:130
 Identification, carte et laissez-passer, p:70,73

Kenny, honorable Colin
 Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, p:92-3

Courrier et colis, vérification, p:51-2,59-60
 Crime organisé, aéroports, présence, p:81
 Employés travaillant côté piste, p:66,70
 Facteurs et transitaires, p:83
 Identification, carte et laissez-passer, p:70
 Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:37
 Services de police aéroportuares, p:100,117-8

Laflamme, Art, représentant principal, Airline Pilots Association International
 Courrier et colis, vérification, p:58
 Identification, carte et laissez-passer, p:78,80
 Pilotes et agents de bord, protocoles, procédures et formation, p:22
 Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:38-9

Landry, Sam, officier responsable, Détachement aéroportuaire de Toronto, Gendarmerie royale de Canada
 Crime organisé, aéroports, présence, p:67-8,77,115
 Services de police aéroportuares, p:110,112,137

LaPierre, honorable Laurier L.
 Avions privés, p:95-6
 Identification, carte et laissez-passer, p:79

Lefebvre, Paul, président, Secteur 2323, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
 Syndicats opposés aux vérifications renforcées, p:69

Loepky, Garry, sous-commissaire, Opérations, Gendarmerie royale du Canada
 Agents de protection à bord identifiés à l'équipage, position, p:32-3
 Services de police aéroportuares, p:32,112

McLeod, Dave, chef préposé d'escalier, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale
 Bagage suspect, identification, formation, p:27
 Bagages enregistrés, vérification, p:44
 Identification, carte et laissez-passer, p:79

Meighen, honorable Michael A.
 Courrier et colis, vérification, p:52-3
 Crime organisé, aéroports, présence, p:80
 Identification, carte et laissez-passer, p:79-80,83
 Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, p:36

Milton, Robert, président-directeur général, Air Canada
 Services de police aéroportuares, infiltration policière, p:119

Minto, Shahid, vérificateur général adjoint (Citoyenneté et Immigration)
Reddition de compte financière, **p:150**
Vérification à l'aide d'une liste de numéros désuets, **p:74**

Organisation de l'aviation civile internationale
Bagages enregistrés, explosifs, détection, application, échéance, **p:47-8**

Pelletier, France, agente de bord, Affaires législatives et réglementaires, division du transport aérien, Syndicat canadien de la fonction publique
Agents de bord, manuel, formation, besoin, **p:25-6**
Employés travaillant côté piste, **p:66**
Pilotes armés, **p:39**
Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, **p:38**

Policiers de l'air
Voir
Agents de protection à bord

Propriétaire d'une compagnie d'aviation
Aéroports, gouvernance et régie, **p:126-7**
Aéroports, sécurité, épinglettes, coupe-ongles, **p:5**
Décompression explosive, **p:39**
Portes du poste de pilotage, kevlar, **p:39**

Reddition de compte financière
Dépenses en matière de sécurité
Autorités aéroportuaires locales
Bureau du vérificateur général, vérification, législation manquante, **p:149,153,171**
Ministère des Transports, baux, évaluation, droit, **p:149-51**
Montants alloués, dépenses, contrôle, **p:145,149-52**
Gouvernement fédéral et autorités aéroportuaires vérifiés par le Bureau du vérificateur général du Canada, **p:144,145**
Régimes financiers de l'ACSTA et autorités aéroportuaires, craintes, **p:145,146-8**
Revenus et dépenses, équilibre
Bilan, obtention, difficultés, **p:145-8**
Révision annuelle, **p:146**
Vérificateur général, examen, relevé et état de compte demandés, **p:146-8**
Taxe sur la sécurité de 12\$
Dépenses, répartition
Gouvernement fédéral, responsabilité, **p:148, 153,171**
Répartition, information publique, droit, **p:145,147,152,153,171**
Dépenses additionnelles, couverture, **p:145-8**
Montant, évaluation, **p:145-7**
Optimisation des ressources, **p:8-10**

Trésor, financement, **p:146-7**

SCFP
Voir
Syndicat canadien de la fonction publique

SCRS
Voir
Service canadien du renseignement de sécurité

Sécurité nationale et défense, Comité sénatorial permanent
Aéroports, sécurité
Améliorations, besoin urgent, **p:9-10**
Audiences, résultat, **p:15-6**
Audiences et examen, **p:9**
Recommandations, **p:29-30,41,63,85-6,103,107,121,143-4,153,161-72**
Témoins
Citation à comparaître, recours, droit, **p:157**
Hauts fonctionnaires, refus de répondre et refus de témoigner, **p:155-9**
Responsables, sauvegarde des apparences et défense du système, **p:155**
Témoins, remerciements, **p:155,157**

Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)
Vérification de sécurité, risque connu, base de données, **p:71,86,103, 167,168**

Services de police aéroportuaires
Aéroport Pearson, situation
Efficacité technique, gain, **p:112**
Équipes multifonctionnelles, **p:112**
Officiers, réduction, **p:111,151**
Organismes multiples responsables, **p:110, 116,137**
Renseignements de sécurité, partage, **p:116**
Syndrome d'agrandissement des fiefs, **p:103**
Trafic de passagers, **p:112**
Unité d'enquête conjointe, **p:116**
Aéroports internationaux et autres, besoins, évaluation, **p:116**
Air Canada, coopération policière, infiltration, **p:117-8**
Comité, inquiétudes, **p:109-11**
Corps policier national
Besoin, **p:113-5**
Conflits de compétence, fin, **p:113**
Coordination améliorée, **p:113**
Force nationale versus forces locales et régionales, **p:113**
Formation, normes améliorées, **p:113**
GRC, désignation, sous contrat pour ACSTA, **p:113-5,121,169**
Normes nationales, **p:113**
Effectifs, insuffisance, **p:109**

Enchevêtrement de compétences, priorités et ego, conséquences, **p:114-5**
 Forces policières locales, rôle, enquêtes criminelles, **p:109,113,121,169**
 Groupe de personnes établissant des normes nationales et veillant à leur application, **p:111**
 Normes de formation et procédures améliorées, développé par le ministère des Transports, **p:114**
 Personnel de sécurité à contrat, rôle, **p:110,115,121,169**
 Provinces où la GRC a compétence, autres provinces, **p:109-10**
 Services policiers nécessaires, **p:114**
 Urgences associées à la sûreté
 Attribution des responsabilités, **p:109**
 Coordination et coopération entre corps policiers, **p:110**

Sheehy, Matt, commandant, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
 Aéroports, gouvernance et régie, **p:125,140-1**

Sheridan, Norman, directeur, Opérations passagers, Agence des douanes et du revenu du Canada
 Avions privés, **p:95-6**

Société canadienne des postes
 Courrier et colis, vérification, responsabilité
 Avions de transports de passagers, recours, **p:53-4**
 Technologie, disponibilité, **p:54**
 Vérification visuelle, **p:50-5,62,123-5**
 Personnel, antécédents, vérification, **p:98-9**

Stiff, Bob, directeur général, Sécurité générale, Société canadienne des postes
 Courrier et colis, vérification, **p:62**

Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)
 Agents de bord, manuel, formation, besoin, **p:25-6,136**
 Agents de protection à bord identifiés aux membres d'équipage, position, **p:34**
 Pilotes
 Armés, **p:139**
 Formation concernant la conduite face aux pirates de l'air et aux terroristes, **p:24-6,136**
 Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, **p:38**

Témoign 1
 Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:93**

Témoign 1, ex-superviseur des services de renseignement au sein d'un corps policier
 Services de police aéroportuaires, **p:116**

Témoign 2, propriétaire d'une compagnie d'aviation
 Avions privés, **p:94**
 Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:87,92**
 Facteurs et transitaires, **p:99**

Témoign 3
 Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:93**

Témoign 3, ex-responsable d'une escouade antidrogue
 Services de police aéroportuaires, **p:110**

Terrorisme
 Menaces d'agression contre les États-Unis, toujours possibles, **p:6**
 Réseaux d'approvisionnement en énergie, eau potable et réseau Internet, cibles possibles, **p:6**

Transports, ministère
 ACSTA, surveillance et réglementation, **p:127-30,132-5,143,169-70**
 Aéroports, gouvernance et régie, **p:123-32**
 Autorités aéroportuaires locales, baux, évaluation, droit, **p:149-51,153,171**
 Avions privés, **p:95-6,103,168**
 Bagages enregistrés, explosifs, détection, application, échéance, **p:49**
 Bagages enregistrés, vérification, **p:49,56-7**
 Bâtiments attenants aux terrains d'un aéroport, **p:91**
 Courrier et colis, vérification, protocoles, responsabilité, **p:50,52-5,56-7,123-5**
 Employés travaillant côté piste, **p:65-7,71**
 Équipage de bord, formation, améliorations, besoin, **p:27**
 Formation, équipage de bord, exigences, échéances nouvelles, **p:29-30,163,164**
 Formation, normes, développement, guerre interne, **p:24-5,132-6**
 Identification, carte et laissez-passer, **p:70-1,73-7,82,135**
 Liens hiérarchiques, confusion avec l'ACSTA, **p:125-7,136-7**
 Personnel d'entretien et de maintenance, formation, position, **p:19,27,29-30,164**
 Politiques et normes de sécurité des aéronefs et des aéroports, mise en œuvre, **p:143,169-70**
 Portes du poste de pilotage, sas de sécurité, exigence, **p:35,41,164**
 Reddition de compte financière, **p:145-6**

Services de police aéroportuaires, p:114-6,132-3
Vérification de sécurité, lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit, p:71,86,103,167-8
Zones à accès restreint et zones hors des aéroports, normes et pratiques actuelles, réévaluation, p:101

Trésor

ACSTA, financement, p:146
Taxe sur la sécurité, revenus, répartition, p:146

Turpen, Louis A., président et membre du Conseil d'administration, Administration aéroportuaire du Grand Toronto
Audiences, refus de témoigner, p:12,152

Vérificateur général du Canada

Agents d'immigration et des douanes, formation, recommandation, p:19-20,29,163
Dépenses en matière de sécurité
Autorités aéroportuaires locales
Baux du ministère des Transports, vérification, droit, p:149-51
Compétence pour vérifier les livres, nulle, p:149
Vérification, pouvoirs législatifs demandés, p:153,171
Gouvernement fédéral et autorités aéroportuaires, vérifications, p:144, 148,170
Régimes financiers de l'ACSTA et des autorités aéroportuaires, inquiétudes, p:145, 149-50
Répartition entre revenus et recettes, examen, relevés demandés à ACSTA et au Trésor, p:147

Vérification de sécurité

Antécédents, vérification en 5 points, p:86,103, 167-8
Bon bilan non indicateur de bonne conduite, p:71
Casiers judiciaires ou sous accusations, GRC, base de données, p:86,99-100,103,167-8
Employés permanents et à contrat, vérification, manquement, p:69-71
Employés temporaires sans vérification de sécurité, p:73
Employés travaillant côté piste, avions, accès, p:15,65-6,69-71,77,82,91
Employés travaillant dans les bâtiments attenants aux aéroports et ayant accès aux zones vulnérables, contrôle, manque, p:11
Évaluation tous les cinq (trois) ans, p:71,86, 103,167-8
Facteurs, transitaires et travailleurs de l'extérieur livrant des colis non vérifiés, p:11, 98-9
Lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossier de crédit,

ministère des Transports, p:71,86,103,167-8
Menaces à la sécurité, SCRS, base de données, p:71,73,86,100,103,167,168
Pas un système à toute épreuve, p:72-3

Wiebe, honorable John (Jack)

ACSTA, p:133-4

Wilmink, Chuck, Consultant et ancien directeur de la sécurité, Canadian Airlines

Aéroports, sécurité, situation actuelle, p:5,61, 137-8

Bagages, vérification, p:58

Courrier et colis, vérification, p:58,61



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Tuesday, January 28, 2003
Monday, February 3, 2003

Issue No. 9

Ninth and tenth meetings on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le mardi 28 janvier 2003
Le lundi 3 février 2003

Fascicule n° 9

Neuvième et dixième réunions concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

EDMONTON, Tuesday, January 28, 2003
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 1:00 p.m. (*in camera*) in the V.I.P. Room, Delta Edmonton Hotel, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, P.C. and Wiebe (9).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Chief Warrant Officer (ret'd) Maurice Dessureault.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 1:55 p.m., the committee suspended its meeting.

At 2:00 p.m., the committee continued its meeting in public in the Mackenzie/Champlain Room.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the City of Edmonton:

Mr. Stephen Mandel, Deputy Mayor and Councilor;

Mr. Deryl Kloster, General Manager, Emergency Response Department;

Mr. Bob Black, Director, Office of Emergency Preparedness;

Mr. Dave Hill, Chair, Capital Region Emergency Preparedness Partnership;

Mr. Randy Wolsey, Fire Chief, Fire Rescue Services;

Mr. Steve Rapanos, Chief, Emergency Medical Services;

Mr. Tom Grue, Superintendent, Edmonton Police Service.

Mr. Mandel made a statement and presented a certificate of welcome to the Committee.

Mr. Kloster made a statement and, with Mr. Grue and Mr. Rapanos, responded to questions.

Mr. Black made a statement and responded to questions.

Mr. Hill made a statement and responded to questions.

Mr. Wolsey made a statement and responded to questions.

PROCÈS-VERBAUX

EDMONTON, le mardi 28 janvier 2003
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 13 heures, dans la salle PDM de l'hôtel Delta Edmonton, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny, Meighen, Smith, c.p. et Wiebe (9).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; le major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; et l'adjudant chef à la retraite Maurice Dessureault.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 13 h 55, la séance est levée.

À 14 heures, le comité poursuit ses travaux en public dans la salle Mackenzie-Champlain.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité étudie la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Ville d'Edmonton:

M. Stephen Mandel, maire adjoint et conseiller municipal;

M. Deryl Kloster, directeur général du Service d'intervention d'urgence;

M. Bob Black, directeur du Bureau de la protection civile;

M. Dave Hill, président, Partenariat sur la protection civile de la région de la capitale;

M. Randy Wolsey, chef des pompiers, Services de secours en cas d'incendie;

M. Steve Rapanos, chef des Services médicaux d'urgence;

M. Tom Grue, directeur du Service de police d'Edmonton.

M. Mandel fait une déclaration et remet un document de bienvenue au comité.

M. Kloster fait une déclaration puis, avec l'aide de MM. Grue et Rapanos, répond aux questions.

M. Black fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hill fait une déclaration et répond aux questions.

M. Wolsey fait une déclaration et répond aux questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

["Presentation by Deryl Kloster, General Manager, Emergency Response Department, City of Edmonton" January 28, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 9 "29").

At 4:20 p.m., the committee suspended its sitting.

At 4:30 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in Victoria Room.

At 5:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, February 3, 2003
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 1:30 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Meighen and Wiebe (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 2:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:10 p.m., the committee continued its meeting in public in Room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the City of Ottawa:

Dr. Robert Cushman, Chief Medical Officer.

From the City of Gatineau:

Mr. Jacques Rathwell, Manager, Emergency Measures;

Mr. André Langelier, Director, Emergency and Protective Services.

Mr. Cushman made a statement and responded to questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, le document suivant est déposé auprès de la greffière:

[«Exposé de Deryl Kloster, directeur général du Service d'urgence, Ville d'Edmonton», 28 janvier 2003] (pièce n° 5900-2.37/N2-SS-1, 9 «29»).

À 16 h 20, la séance est suspendue.

À 16 h 30, le comité poursuit ses travaux à huis clos dans la salle Victoria.

À 17 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 3 février 2003
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 13 h 30 dans la pièce 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Forrestall, Kenny, Meighen et Wiebe (7).

Également présents: Grant Purves, attaché de recherche, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement; la major général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison avec la GRC; le lieutenant colonel David Belovich, agent de liaison avec le MDN et Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 14 h 05, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 10, le comité poursuit ses travaux en public dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à son étude de la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Voir le texte intégral de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Ville d'Ottawa:

Le Dr. Robert Cushman, médecin hygiéniste en chef.

De la Ville de Gatineau:

M. Jacques Rathwell, responsable de la sécurité civile;

M. André Langelier, directeur, Module de la protection des personnes et des biens.

M. Cushman fait un exposé, puis répond aux questions.

The Chair presented the Queen's Golden Jubilee medal to Dr. Cushman.

The Chair presented the Queen's Golden Jubilee medal to Mr. Ken Kyle, Executive Director of the Canadian Cancer Society.

At 3:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:35 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Langelier made a statement and, with Mr. Rathwell, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the Committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the clerk.

["Presentation by Dr. Robert Cushman, Medical Officer of Health, February 3, 2003"] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 9, "30")

["Module de la protection des personnes et des biens, Ville de Gatineau", February 3, 2003"] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 9, "31")

At 4:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 4:45 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda.

At 5:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le président remet la Médaille du jubilé de la reine à M. Cushman.

Le président remet la Médaille du jubilé de la reine à M. Ken Kyle, directeur de la Société canadienne du cancer.

À 15 h 25, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 35, le comité reprend ses travaux.

M. Langelier fait un exposé puis, avec l'aide de M. Rathwell, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés en preuves auprès de la greffière.

[«Exposé de M. Robert Cushman, médecin chef», le 3 février 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, «30»)

[«Module de la protection des personnes et des biens, Ville de Gatineau», le 3 février 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, «31»)

À 16 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 16 h 45, le comité poursuit ses travaux à huis clos, dans la pièce 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 17 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

EVIDENCE

EDMONTON, Tuesday, January 28, 2003
(17)

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:00 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. Welcome to the Senate Standing Committee on National Security and Defence. It is my pleasure to welcome you to our continuing study on the need for national security policy. Today, we are looking specifically at the role of first responders in that context.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario, and I chair the committee.

On my immediate left is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth as their member of the House of Commons for 25 years and for the past 12 years as their senator. Throughout his parliamentary career, Senator Forrestall has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of Canadian Forces, as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

On my immediate right is Senator Tommy Banks. I am sure he is well known to you. Senator Banks is one of our most accomplished and versatile senators and entertainers. He is an international standard-bearer for Canadian culture, a Juno award winner. He was the host of the Tommy Banks Show from 1968 to 1983. He is chair of the Senator Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, and currently his committee is studying Bill C-5, the proposed species at risk legislation.

Beside Senator Banks is Senator Jane Cordy from Nova Scotia. An accomplished educator, she also has an extensive record of community involvement. She has served as vice-chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released its landmark report on health care. She is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly.

Sitting beside her on my far right is Senator Michael Meighen from Ontario. A highly successful lawyer and patron of the arts, he is also chancellor of the University of King's College in Halifax. Senator Meighen has a strong background in defence matters, having served on the 1993 Special Joint Committee on

TÉMOIGNAGES

EDMONTON, le mardi 28 janvier 2003
(17)

Le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 14 heures pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. J'ai le plaisir de vous accueillir pour participer à la poursuite de notre étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Aujourd'hui, nous nous intéressons tout particulièrement au rôle des premiers intervenants dans ce contexte.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et je préside le comité.

Immédiatement à ma gauche se trouve l'éminent sénateur représentant la Nouvelle-Écosse, le sénateur Michael Forrestall. Le sénateur Forrestall a servi les électeurs de Dartmouth et les a représentés à la Chambre des communes pendant 25 ans et au Sénat ces 12 dernières années. Pendant toute sa carrière parlementaire, le sénateur Forrestall s'est intéressé aux questions de défense, faisant partie de divers comités parlementaires, y compris le comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes, et représentant le Canada lors des assemblées parlementaires de l'OTAN.

Immédiatement à ma droite, se trouve le sénateur Tommy Banks. Je suis sûr qu'il ne vous est pas inconnu. Le sénateur Banks est un de nos sénateurs et un de nos artistes les plus accomplis et les plus versatiles. C'est un des porte-drapeaux de la culture canadienne sur la scène internationale et il a été récompensé par un Juno. Il a été l'hôte du Tommy Banks Show de 1968 à 1983. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles qui étudie actuellement le projet de loi C-5 sur la protection des espèces sauvages en péril.

À côté du sénateur Banks vous avez le sénateur Jane Cordy de Nouvelle-Écosse. Éducatrice de formation, elle s'est longtemps occupée d'affaires communautaires. Elle a également été vice-présidente de la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth. En plus d'être membre de notre comité, elle est également membre du Comité sénatorial des affaires sociales, des sciences et de la technologie qui vient de publier un rapport marquant sur la santé. Elle participe activement aux travaux de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Assis à côté d'elle à mon extrême droite se trouve le sénateur Meighen, de l'Ontario. Avocat célèbre et mécène, il est également chancelier du University of Kings College de Halifax. Le sénateur Meighen est un spécialiste des questions de défense ayant été membre du Comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces

the Future of Canadian Forces. He is the chair of our Subcommittee on Veterans Affairs, and he is also a member of the Senate Committee on Banking, Trade and Commerce.

Beside Senator Forrestall, just to my left, is Senator Joseph Day. Senator Day is from New Brunswick. He holds a Bachelor of Electrical Engineering degree from Royal Military College in Kingston, an LL.B. from Queen's University, and a Master of Laws from Osgoode Hall. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career as a private-practice attorney. Senator Day is deputy chair of the Senate Committee on National Finance and a member of the Senate Committee on Transport and Communication. In addition, he serves as deputy chair of our own Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside him is Senator Norm Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an advisor to former Premier Davis of Ontario. During his time as senator, he has championed the cause of the Canadian merchant navy veterans and is a member of the Subcommittee on Veterans Affairs. Currently he serves as chair of the Senate Conservative Caucus. He is also deputy chair of the Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Beside him and at my far left is Senator David Smith. Senator Smith is from Ontario, a lawyer by training. He is a distinguished practitioner in municipal, administrative and regulatory law. In the 1970s, he was elected as councillor and deputy mayor of Toronto and was a member of the House of Commons from 1980 to 1984. In the Senate, he also serves on the Legal and Constitutional Affairs Committee and on the Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

And on my far right is Senator Jack Wiebe. Senator Wiebe is from Saskatchewan. He is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, a member of the Saskatchewan Legislative Assembly, and Lieutenant Governor of Saskatchewan. In the Senate, he is deputy chair of the Senate Committee on Agriculture and Forestry. Currently, that committee is looking at the impact of climate change on farming and forestry practices across the country.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of studies. After seven months, we completed a study on major issues facing Canada and produced, in February 2002, a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy.

Thus far, we have released three reports on various aspects of national security, the first being "The Defence of North America: A Canadian Responsibility," in September 2002. The second report is entitled, "For an Extra 130 Bucks...Update On Canada's Military Financial Crisis: A View From the Bottom Up." It was

canadiennes. Il est le président de notre Sous-comité des anciens combattants et il est également membre du Comité sénatorial des banques et du commerce.

À côté du sénateur Forrestall, à ma gauche, se trouve le sénateur Joseph Day. Le sénateur Day est originaire du Nouveau-Brunswick. Il a un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal de Kingston, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit d'Osgoode Hall. Avant sa nomination au Sénat en 2001, il a eu une longue carrière de conseiller juridique dans le privé. Le sénateur Day est le vice-président du Comité sénatorial des finances nationales et membre du Comité sénatorial des transports et des communications. De plus, il est le vice-président de notre Sous-comité des anciens combattants.

À côté de lui se trouve le sénateur Norm Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat en 1986, fort d'une longue expérience dans le domaine des communications. Il a également été conseiller de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Depuis qu'il est sénateur, il défend la cause des anciens combattants de la marine marchande canadienne et il est membre du Sous-comité des anciens combattants. Actuellement, il est président du caucus conservateur du Sénat. Il est également vice-président du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À côté de lui, à mon extrême gauche, se trouve le sénateur David Smith. Le sénateur Smith est originaire de l'Ontario et avocat de profession. La spécialité dans laquelle il s'est fait remarquer est celle du droit municipal, administratif et réglementaire. Dans les années 70, il a été élu conseiller, maire adjoint de Toronto et député de la Chambre des communes de 1980 à 1984. Au Sénat, il est également membre du Comité des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Et à l'extrême droite vous avez le sénateur Jack Wiebe. Le sénateur Wiebe est originaire de la Saskatchewan. C'est un de ses citoyens les plus éminents. Exploitant agricole, il a été député de l'Assemblée législative de Saskatchewan et lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan. Au Sénat, il est le vice-président du Comité de l'agriculture et des forêts. Actuellement, ce comité s'intéresse aux conséquences du changement climatique sur les pratiques agricoles et forestières.

Notre comité est le premier comité permanent du Sénat ayant pour mandat d'examiner les questions relevant de la sécurité et de la défense. Au cours des dix-huit derniers mois, nous avons fait un certain nombre d'études. Après sept mois, nous avons terminé une étude sur les questions majeures auxquelles le Canada est confronté et avons publié, en février 2002, un rapport intitulé: «l'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Le Sénat nous a ensuite demandé d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité.

Jusqu'à présent, nous avons publié trois rapports portant sur divers aspects de la sécurité nationale, le premier étant: «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», en septembre 2002. Le deuxième rapport s'intitule: «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes:

published in November 2002. Our most recent report is entitled, "The Myth of Security at Canada's Airports," which was published just last January.

Today, we continue our study on national security by focusing on the work of first responders. In times of national emergencies or disasters, we look to you to respond quickly and effectively. We look forward to hearing from officials from the City of Edmonton about the city's plans for dealing with emergencies and the relationship with officials and other levels of government, especially OCIPEP, the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness.

Today we are looking forward to hearing initially from Councillor Stephen Mandel, who is Deputy Mayor of the City of Edmonton.

Councillor Mandel, the floor is yours.

Mr. Stephen Mandel, Deputy Mayor and Councillor, City of Edmonton: Good afternoon, honourable senators and representatives of Edmonton's emergency services. I am very pleased to be here today to welcome you to our fair city. May I extend a special welcome to Senator Banks, who is now at home.

As a city councillor, I applaud the fact that you are here to consult with our city and region's first responders on issues around national security, and I recognize the importance of all of us working together to reach a common goal. I am sure that we can all agree when I say that local government has the most experience in dealing with local emergencies, and it is important for us to be involved when national security issues become local emergencies.

For the kinds of things we are dealing with now, the possibility and the probability are on a national scope. Quite simply, we have limited financial resources. We cannot cope on a local level, nor should we expect to, and we cannot do it without the support of other orders of government.

Edmonton City Council welcomes the opportunity to have our city and region's first responders share with you what they are doing. Edmonton and the Capital Region are leaders in many areas, and emergency response and preparedness is one of them.

I have a certificate, a plaque, to present to you, Senator Kenny, if I may come forward. On behalf of our city council and the mayor, I wish to present you with a small plaque. We welcome you to the city, and thank you very much for sharing our time.

Une vue de base en haut». Il a été publié en novembre 2002. Notre rapport le plus récent s'intitule: «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», qui vient tout juste d'être publié en janvier.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur la sécurité nationale et nous nous intéressons tout particulièrement aux responsabilités des premiers intervenants. En cas d'urgence ou de catastrophes nationales, c'est sur vous que nous comptons pour une intervention rapide et efficace. C'est avec intérêt que nous entendrons les responsables de la Ville d'Edmonton nous parler des plans existants en cas d'urgence et des relations avec les responsables des services concernés des autres paliers de gouvernement, en particulier avec le BPIEPC, le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile.

Aujourd'hui nous entendrons pour commencer le conseiller Stephen Mandel, qui est aussi le maire adjoint de la Ville d'Edmonton.

Conseiller Mandel, c'est à vous.

M. Stephen Mandel, maire adjoint et conseiller municipal, Ville d'Edmonton: Bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs, et mesdames et messieurs les représentants des services d'urgence d'Edmonton. Je suis très heureux d'avoir le plaisir de vous accueillir aujourd'hui dans notre belle ville. Puis-je me permettre d'accueillir tout particulièrement le sénateur Banks, chez lui.

Le conseiller municipal vous félicite et vous remercie d'être venus consulter les premiers intervenants de la ville et de la région sur les questions de sécurité nationale car je reconnais l'importance qu'il y a pour nous à travailler ensemble pour atteindre un objectif commun. Je suis certain que vous conviendrez tous avec moi que ce sont les administrations locales qui ont le plus d'expérience en matière d'urgences locales, et il importe que nous soyons impliqués lorsque des questions de sécurité nationale se transforment en urgences locales.

Les genres d'événements auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui peuvent avoir une portée nationale. Et pour être francs, nos ressources financières sont limitées. Nous ne pouvons faire face seuls à ces événements et il ne faudrait pas s'en étonner. Nous ne pouvons y faire face qu'avec le soutien des autres paliers de gouvernement.

Le conseil de la Ville d'Edmonton est heureux que les premiers intervenants de notre ville et de notre région puissent partager avec vous leur expérience. La Ville d'Edmonton et la région de la capitale sont à l'avant-garde dans de nombreux secteurs, et celui de la protection civile et des services d'urgence en est un.

J'ai un certificat, une plaque, à vous présenter, sénateur Kenny, si vous me permettez de venir vers vous. Au nom de notre conseil municipal et du maire, je souhaite vous présenter cette petite plaque. Nous vous souhaitons la bienvenue dans notre ville, et nous vous remercions infiniment d'être venu partager votre temps nous.

The Chairman: Thank you so much. We are looking forward to the hearing today. We have had a terrific visit with your fire chief, and we have seen some very impressive equipment. I will accept this plaque and take it back to Ottawa with me.

If I may, in return, I should also like to present you with a plaque.

Mr. Mandel: I must apologize, Mr. Chairman, but city council is actually sitting at this time. I must go back to deal with the business of city politics. As such, I will leave you in the wonderful hands of our esteemed group.

Mr. Deryl Kloster, General Manager, Emergency Response Department, City of Edmonton: Mr. Chairman, if I may, I will provide some introductory remarks.

On behalf of all Canadian first responders, allow me to commend you for your desires to review a critical portion of the quality of life we as Canadians enjoy — that is, our ability to know that we are prepared and able to respond effectively in times of crisis.

Historically, Canada's first responders have performed extremely well in terms of crises. We have worked well on our plans to handle natural disasters. On September 11, 2001, a series of events rocked our sense of security and safety. As we watched the Twin Towers come tumbling down in New York City, we realized that terrorism is not just something that happens over there, across the pond, that it happens right here in North America, in Canada, Alberta, and, yes, potentially even in Edmonton. The question all of us must ask is this: Are we ready? This very sobering piece of reality has sunk in, and all three orders of government and the private sector are rethinking and refocusing our efforts not just on natural disasters but on man-made disasters. Our Canadian government has set a priority around this new need, dedicating the needed dollars to support activities nation-wide. In Alberta, this same refocusing has happened. I am pleased to say here in Edmonton, we, too, are in the midst of a shift.

As you will hear, Edmonton has moved forward in an aggressive and cooperative manner to ensure that this key area in North America is ready to handle things if things go wrong. We are asking for and receiving federal dollars to purchase and deploy new types of equipment. We are asking for and working towards the ongoing needed support that is required to train and to continue to maintain our needed level of readiness.

I should like to introduce the members of our team and ask them to give a brief presentation to you around specific areas. The first person I should like to call upon is Mr. Bob Black, who is from the Office of Emergency Preparedness. He will address the vulnerability of the capital region.

Le président: Merci beaucoup. Nous sommes impatients d'entendre nos témoins. Le capitaine de vos pompiers nous a fait faire un tour fort instructif et impressionnant de vos installations. J'accepte avec joie cette plaque et je la ramènerai à Ottawa avec moi.

À mon tour, si vous me le permettez, j'aimerais aussi vous présenter une plaque.

M. Mandel: Je dois m'excuser, monsieur le président, mais le conseil municipal est actuellement en session. Je dois y retourner pour m'occuper des affaires de la ville. Je vous laisse entre les mains compétentes des responsables de notre service d'urgence.

M. Deryl Kloster, directeur général, Service d'intervention d'urgence, Ville d'Edmonton: Monsieur le président, si vous me le permettez, je commencerai par quelques remarques préliminaires.

Au nom de tous les premiers intervenants canadiens, permettez-moi de vous féliciter de votre désir d'examiner un aspect crucial de la qualité de vie des Canadiens: Savoir que nous sommes prêts et organisés pour intervenir efficacement en cas de crise.

L'histoire nous montre qu'au Canada les premiers intervenants ont toujours été à la hauteur de la tâche en temps de crise. Nos plans de lutte contre les catastrophes naturelles nous ont toujours bien servis. Le 11 septembre 2001, une série d'événements a ébranlé notre sens de sécurité et de sûreté. En voyant les tours jumelles s'effondrer à New York, nous avons compris que le terrorisme n'était pas simplement quelque chose qui se passe là-bas, de l'autre côté de la mare, que cela peut arriver ici même en Amérique du Nord, au Canada, en Alberta, et, oui, potentiellement à Edmonton. La question qu'il nous faut tous nous poser c'est: sommes-nous prêts? Devant cette nouvelle réalité, les trois paliers de gouvernement et le secteur privé réfléchissent à une réorganisation et à une réorientation de leurs efforts pour faire face non plus seulement aux catastrophes naturelles mais aux catastrophes provoquées par l'homme. Le gouvernement canadien a fait de ce nouveau besoin une nécessité, affectant les dollars nécessaires au financement d'activités à l'échelle nationale. En Alberta, nous nous sommes livrés au même exercice. J'ai le plaisir de nous annoncer qu'ici à Edmonton, nous sommes nous aussi en pleine phase d'adaptation.

Comme on vous le dira, Edmonton a pris des initiatives vigoureuses et collectives pour veiller à ce que cette région clef de l'Amérique du Nord soit prête en cas de problèmes. Nous demandons et nous recevons de l'argent fédéral pour acheter et déployer de nouveaux types de matériel. Nous demandons et nous commençons à bénéficier du soutien permanent nécessaire pour la formation du personnel et le maintien du niveau requis de préparation.

Permettez-moi de vous présenter les membres de notre équipe et de leur demander de vous faire un bref exposé sur leurs domaines de spécialisation. Le premier auquel j'aimerais faire appel est M. Bob Black, du Bureau de la protection civile. Il vous parlera de la vulnérabilité de la région de la capitale.

Mr. Bob Black, Director, Office of Emergency Preparedness, City of Edmonton: Good afternoon, senators. For the next few minutes, I should like to discuss the unique security and safety vulnerabilities in Edmonton and the surrounding region and set the stage for the two following presentations.

Now approaching a population of 1 million persons, the Edmonton region is a vibrant growing area. Traditionally known as the "Gateway to the North," the Edmonton region has expanded its horizons in the last few decades to embrace large commercial and industrial concerns. There are common, natural and man-made threats that one would find in any of Canada's major metropolitan areas.

However, I should like to focus on some of our unique challenges. Edmonton is located in tornado country. Although the last major tornado strike on the region occurred 15 years ago, the memory is fresh in the minds of Edmontonians. Tornado activity is common in this part of Alberta. In our emergency planning, preparing to respond to a major tornado is a priority.

As increasing urban sprawl expands the region's inhabited footprint, the likelihood of a deadly tornado strike on a populated area also increases.

Edmonton also has a very strong commercial focus. One of the most obvious examples of this is our large shopping complexes, including the West Edmonton Mall, which is the world's largest indoor mall and slated for expansion. On major shopping days, tens of thousands of shoppers crowd their stores and attractions. Any predictable concentration of humanity on this scale offers a challenge to security and safety, particularly in the current international situation.

However, by far the most striking area of vulnerability is the sprawling petrochemical industry located generally in the east of the region. With more than five major refineries, 20 major chemical plants and over 400 associated industrial concerns, the petrochemical concentration in the Edmonton area is now the second largest in North America. The petrochemical industry in this region has strategic and continental importance. Raw petrochemical products, including natural gas and oil from the tar sands, are transported to Edmonton, processed, and then piped, trucked and trained across the continent. A significant amount of the petrochemical products that fuel eastern Canadian and U.S. plants either originate in or are shipped through Edmonton, and any major disruption, by accident or attack, could have serious local, national and continental ramifications.

Petrochemical shipping routes add to the challenge. Not only are major pipelines found in and under some of our most populated areas, but also major trucking and rail corridors run

M. Bob Black, directeur, Bureau de la protection civile, Ville d'Edmonton: Bonjour, mesdames et messieurs. Au cours des prochaines minutes, j'aimerais vous parler des vulnérabilités uniques en termes de sécurité et de sûreté d'Edmonton et de la région environnante et dresser le décor pour les deux exposés suivants.

Approchant maintenant le million de personnes, la région d'Edmonton est une région dynamique en pleine croissance. Connue traditionnellement comme la «porte du Nord», la région d'Edmonton a étendu ses horizons au cours des dernières décennies et a accueilli de grosses entreprises commerciales et industrielles. Nous sommes potentiellement confrontés aux mêmes menaces naturelles et humaines que les autres grosses régions métropolitaines du Canada.

Cependant, j'aimerais vous parler particulièrement de quelques problèmes qui nous sont uniques. Edmonton est sur la piste des tornades. Bien que la dernière tornade importante dans la région remonte à environ 15 ans, cet événement est encore frais dans la mémoire des Edmontoniens. Les tornades sont fréquentes dans cette partie de l'Alberta. Les préparatifs d'intervention en cas de grosses tornades sont une priorité de notre plan d'urgence.

Les zones habitées de la région étant en pleine expansion, la possibilité qu'une tornade mortelle touche une zone peuplée s'accroît d'autant.

Edmonton est également un centre commercial très important. Le signe le plus évident, ce sont nos énormes complexes commerciaux, y compris le West Edmonton Mall qui est le plus grand mail intérieur du monde et qui devrait encore prendre de l'expansion. Les jours où les gens font le plus leurs courses, des dizaines de milliers de consommateurs se pressent dans les magasins et dans les sites d'attraction. Toute concentration humaine prévisible de cet ordre pose un défi de sécurité et de sûreté, tout particulièrement dans le contexte de la situation internationale actuelle.

Cependant, de loin le point vulnérable le plus important de la région est à l'est où s'étendent la majorité des installations de l'industrie pétrochimique. Comptant plus de cinq grosses raffineries, vingt grosses usines chimiques et plus de 400 entreprises industrielles connexes, la concentration pétrochimique dans la région d'Edmonton occupe aujourd'hui le deuxième rang en Amérique du Nord. L'industrie pétrochimique dans cette région revêt une importance stratégique et continentale. Des produits pétrochimiques bruts, y compris le gaz naturel et le pétrole tirés des sables bitumineux, sont transportés à Edmonton, transformés puis expédiés par oléoduc ou gazoduc, par camion et par train aux quatre coins du continent. Une partie importante des produits pétrochimiques qui alimentent les usines de l'Est canadien et des États-Unis soit provient d'Edmonton ou y transite, et toute interruption majeure de ce flux, accidentelle ou provoquée, pourrait avoir des conséquences graves tant sur les plans local et national que continental.

Les itinéraires suivis par les produits pétrochimiques ajoutent au défi. Non seulement des oléoducs et des gazoducs majeurs passent-ils dans et sous certaines de nos zones les plus peuplées,

right through the city. You may have noticed a major rail yard directly under your approach path into the airport earlier today. The security and safety concerns of this are obvious. While the safety record of the industry is excellent, clearly the focus of most of our emergency preparedness is in this area.

These concerns regarding the petrochemical and hazardous material threat have driven several initiatives.

First, the petrochemical industry is located in numerous municipalities and counties, and it is likely that any significant spill or other event would cross jurisdictional boundaries. However, more important, the impact of a major event would cross these boundaries. For that reason, to be effective, any emergency response plan must be regional in nature with a full participation of industry. Second, it makes sense to leverage the existing knowledge and expertise Edmonton has developed preparing for a petrochemical emergency towards reacting to a deliberate chemical or biological attack where the techniques of response are very similar.

I do not mean to overstate the situation. Edmonton and the surrounding region remain healthy and safe and a wonderful place to raise a family. However, there are several unique vulnerabilities that require us to plan our response in a unique manner.

Mr. Kloster: With that sense of the Edmonton region and our take on the importance of preparing and planning in a regional sense, I should like to now introduce the chair of this unique approach in our area for planning and preparedness, Mr. Dave Hill. Mr. Hill is the corporate safety manager for EPCOR and represents the public/private partnership that we have forged in the capital region.

Mr. Dave Hill, Chair, Capital Region Emergency Preparedness Partnership: Honourable senators, I sit here today as the chair of the Capital Region Emergency Preparedness Partnership, or CREPP.

Let me first outline briefly the background of CREPP and then talk about its membership and who is involved in the partnership. I will also tell you about an initiative that we undertook last year and the outcome of that initiative. I will also give you the message that we would like to leave with you as senators looking into this very important issue.

Let me first address the background of CREPP. As identified by Mr. Black, the Edmonton region has some interesting anomalies. It is important to recognize that the area that CREPP represents has a population of just under 1 million people — quite a significant population base. The other thing, as identified, is that there is quite a bit of critical infrastructure

mais il y a aussi des corridors importants de transport par camion et par rail qui coupent carrément à travers la ville. Vous avez probablement remarqué pendant votre descente vers l'aéroport que vous étiez passé au-dessus d'une énorme gare de triage. Les problèmes de sécurité et de sûreté sont évidents. Même si en matière de sûreté le bilan de l'industrie est excellent, il est clair que nous concentrons la majorité de nos initiatives de préparation sur ce secteur.

Les problèmes liés à la menace que représentent ces produits chimiques et ces produits dangereux sont à l'origine de plusieurs initiatives.

Premièrement, l'industrie pétrochimique est présente dans de nombreuses municipalités et de nombreux comtés, et il est vraisemblable que tout déversement important ou tout autre événement déborderait les limites de juridiction. Cependant, ce qui est plus important encore c'est que les conséquences d'un événement majeur ne respecteraient pas ces limites. Pour cette raison, pour être efficace, tout plan d'intervention d'urgence doit être régional dans sa nature avec la participation pleine et entière de l'industrie. Deuxièmement, il est tout à fait logique de faire appel aux connaissances et à l'expertise acquises par Edmonton dans le domaine de la protection contre les catastrophes pétrochimiques pour élaborer des plans de lutte contre des attaques chimiques ou biologiques puisque les techniques d'intervention sont très analogues.

N'exagérons rien. Edmonton et sa région environnantes restent un endroit merveilleux, sûr et salubre pour élever une famille. Cependant, il y a plusieurs paramètres de vulnérabilité qui nous sont uniques et qui requièrent la préparation d'un plan d'intervention unique.

M. Kloster: Maintenant que vous avez une meilleure idée de la région d'Edmonton et de l'importance de la mise en place d'un plan régional, j'aimerais maintenant donner la parole au responsable de cette approche unique de planification et de protection, M. Dave Hill. M. Hill est responsable des services de sécurité d'EPCOR et représente le partenariat entre le public et le privé que nous avons mis sur pied dans la région de la capitale.

M. Dave Hill, président, Partenariat sur la protection civile dans la région de la capitale: Mesdames et messieurs, je me présente devant vous aujourd'hui en ma qualité de président du Partenariat sur la protection civile dans la région de la capitale, ou PPCRC.

Permettez-moi tout d'abord de commencer par vous faire un bref historique du PPCRC, de ses membres et de sa composition. Je vous dirai aussi quelques mots sur les résultats d'une initiative entreprise par nous l'année dernière. Je vous communiquerai également le message que nous aimerions vous laisser, vous qui avez la responsabilité de l'examen de cette question très importante.

Permettez-moi d'abord de revenir sur l'historique du PPCRC. Comme vous l'a dit M. Black, la région d'Edmonton présente certaines anomalies intéressantes. La région que recouvre le PPCRC correspond à une population d'un peu moins d'un million de personnes — chiffre non négligeable et qu'il ne faut pas oublier. Deuxièmement, comme on vous l'a déjà dit, cette région

within that region. That critical infrastructure is important not only for the region, but also for the province and the country as a whole.

CREPP has been around since about 1988. Initially put together, there was a recognition by emergency planners in the area that there needed to be integration between organizations in the event of a major emergency or disaster within the area. A classic example is the tornado that went through here in the 1980s. That was quite significant in pointing to the need for CREPP and organizations to work together in times of disaster.

One of the things to point out is that the perception of need of regional preparedness is identified not only by the people who are involved within CREPP, but also by provincial and federal studies that have been done on this area. Several studies have identified that regional preparedness makes a lot of sense and that it should happen.

I want to talk a little bit about the membership. As the handout shows, there is a cross-section of individual organizations who have responsibility within emergency preparedness — everything from non-governmental organizations such as the Red Cross to utilities to municipalities to health authorities. A number of different organizations have a role in emergency preparedness. However, what is important is they can prepare within their own organization, but also we have to have a unified approach in the event of disaster. It is also important to mention that the people who sit at the table of CREPP are the emergency planners; they are the people who know emergencies and who understand the capabilities and the vulnerabilities.

Last year, we took on a fairly major initiative, the CREPP initiative. We asked ourselves how we could approach disaster and emergency preparedness within the region. We came up with four key issues, and because of that we set up teams to deal with each one of those issues. They are as follows: planning and coordination; communications and communications between organizations; unified training, so that we all understand each other; a specialized equipment and dangerous-goods response that was required.

When we completed that work, we understood quite clearly that a regional approach to emergency preparedness is not a short-term matter. We have to look at it as a long-range plan and be prepared to support it on a long range in order for it to be effective.

Often, if we take a short-term approach to things, we actually cause consternation for member organizations. For example, if we purchase equipment, the purchase of equipment is the one-time cost. However, there are ongoing costs related to the equipment — operations, maintenance, training — to keep that equipment

abrite des infrastructures qui sont assez essentielles. Ces infrastructures essentielles sont non seulement importantes pour la région, mais aussi pour la province et pour tout le pays.

Le PPCRC existe depuis environ 1988. Au départ, c'est parce que les responsables de la protection civile de la région ont compris la nécessité d'une intégration des diverses organisations en cas de catastrophe ou d'urgence majeure dans la région. L'exemple classique c'est la tornade qui nous a frappés au milieu des années 80. L'événement a été suffisamment important pour justifier la création du PPCRC et inciter les organisations à travailler ensemble en cas de catastrophe.

Il importe aussi de signaler que cette perception de la nécessité de la mise en place d'un organisme régional de protection civile est le fait non seulement des participants associés au PPCRC, mais aussi la conclusion d'études provinciales et fédérales sur la question. Plusieurs études ont démontré la logique et la nécessité d'une organisation de la protection civile au plan régional.

Permettez-moi de vous dire quelques mots sur les membres de ce partenariat. Comme cette brochure vous l'indique, il y a toutes sortes d'organismes qui ont des responsabilités dans le domaine de la protection civile — allant des organisations non gouvernementales comme la Croix-Rouge jusqu'aux compagnies de service public en passant par les municipalités et les autorités sanitaires. Un certain nombre d'organismes différents ont un rôle à jouer dans le contexte de la protection civile. Cependant, ce qui importe c'est que ces organismes eux-mêmes soient prêts à intervenir, mais aussi qu'ils puissent intervenir collectivement en cas de catastrophe. Il importe également de mentionner que ceux qui siègent à la table du PPCRC sont les responsables des services d'urgence; ce sont ceux qui savent intervenir et qui connaissent les points forts et les points faibles.

L'an dernier, nous avons lancé une initiative d'une certaine envergure, à savoir le Partenariat sur la protection civile de la région de la capitale (PPCRC). Nous nous sommes demandé comment nous pourrions aborder dans notre région la préparation aux secours en cas de catastrophes. Nous avons défini quatre grands axes et constitué des équipes en conséquence. Les voici: la planification et la coordination, les communications et la communication entre organisations; une formation unifiée, nous permettant de bien nous comprendre; des modalités d'intervention concernant le matériel spécialisé et les produits dangereux.

Après cette démarche, nous avons été en mesure de comprendre très clairement que toute démarche régionale en matière de protection civile va nécessairement au-delà du court terme. Nous devons envisager la chose dans le cadre d'un plan à long terme et être disposés à un effort à long terme pour en garantir l'efficacité.

Il arrive souvent que le fait d'adopter une approche à court terme a pour effet de causer la consternation chez les organisations participantes. À titre d'exemple, l'achat de matériel constitue un coût ponctuel. Cependant, son utilisation efficace entraîne des coûts permanents, sur le plan de

effective. It is important to understand that the member organizations have these concerns.

With respect to the status of our initiative, it was submitted to the Prime Minister's office, to the Alberta premier's office in 2002 and to the respective departments within those jurisdictions. We have received feedback letters back from both levels of government.

From a CREPP perspective, our perception, based on our responses, is that at neither level of government is there a process in place to support regional preparedness, even though several studies identify that this is a key component to emergency preparedness.

Your committee's activity is very timely and certainly very appreciated. CREPP has been around since 1998. We do not plan to go away, but our ability to do things will be limited depending on resources that become available to us. The partnership is made up of people familiar with emergency planning and knowledgeable about the vulnerabilities. It is a regional approach. Federal and provincial studies show that the regional approach optimizes the effectiveness and efficiency of disaster response and preparedness.

In conclusion, we would like you to know that from a CREPP perspective support from a federal level for regional preparedness is key for us.

Mr. Kloster: Senator Kenny, I should now like to introduce our fire chief, Mr. Randy Wolsey, who will share his thoughts about this new reality that we face and focus on the CBRN threat.

Mr. Randy Wolsey, Fire Chief, Fire Rescue Services, City of Edmonton: Honourable senators, before I begin my presentation. Let me commend the committee for starting their review in Alberta talking with fire crews at a fire station. As a fire chief, I do not actually deliver any service; the people who deliver the services are those firefighters, those men and women in the fire station who respond to the needs of our community. Similarly, with our EMS personnel and our police personnel; it is the people out on the streets who actually deliver the service. We are the administrators. If we do anything special, it is because we are able to supply the resources to our staff, to help them deliver the service. Hence, I commend the committee, because you started at the street level, to see exactly what can and cannot be done from our first responders.

The Chairman: Your philosophy, chief, would qualify you to be a senator. You should know that.

Mr. Wolsey: Thank you.

A short time ago, we met with the Province of Alberta and a number of major centres from Alberta to talk about how we would deal with terrorism activities and what we call the chemical, biological, radiological, and nuclear events, the CBRN issue. We

l'exploitation, de la maintenance, de la formation. Il faut savoir que les organisations participantes ont à tenir compte de tels aspects.

Notre initiative a cheminé comme suit. Elle a été soumise au bureau du premier ministre, au bureau du premier ministre de l'Alberta en 2002 et aux ministères concernés des deux paliers de compétence, dont nous avons reçu des lettres de rétroaction.

Dans la perspective du PPCRC, il nous semble, à partir des réactions obtenues, qu'il n'existe à ni l'un ni l'autre des paliers de gouvernement un processus d'appui à la capacité d'intervention en cas d'urgence à l'échelle régionale, même s'il s'agit d'un aspect critique de la préparation d'urgence d'après plusieurs études.

L'activité de votre comité arrive à point nommé et nous l'apprécions considérablement. Le PPCRC existe depuis 1998. Nous souhaitons continuer d'exister, mais notre capacité d'agir dépendra des ressources dont nous disposerons. Le partenariat réunit des personnes qui connaissent bien le domaine de la planification d'urgence et l'évaluation de vulnérabilité. Il s'inscrit dans une perspective régionale. Or, des études à l'échelle fédérale et provinciale montrent que l'approche régionale optimise l'efficacité et l'efficience de la préparation et de l'intervention en cas de catastrophe.

Pour terminer, nous aimerions vous faire valoir que, dans la perspective du PPCRC, l'appui du palier fédéral à la protection civile est critique.

M. Kloster: Sénateur Kenny, j'aimerais maintenant présenter notre chef des pompiers, M. Randy Wolsey, qui va nous faire fait de ses réflexions sur la nouvelle réalité avec laquelle nous devons composer, tout en mettant l'accent sur la menace CBRN.

M. Randy Wolsey, chef des pompiers, Services de secours en cas d'incendie, Ville d'Edmonton: Honorables sénateurs, permettez-moi au départ de féliciter le comité d'amorcer son examen en Alberta et de s'entretenir avec des équipes de pompiers dans une caserne. À titre de chef des services d'incendie, je n'assure pas directement la prestation de services. Ce sont les pompiers, ces hommes et ces femmes de la caserne, qui répondent aux besoins de notre collectivité. Il en va de même pour ceux qui assurent nos services médicaux d'urgence et nos services policiers. Ce sont les gens sur le terrain qui fournissent le service. Nous, nous sommes les administrateurs. Si nous sommes en mesure de contribuer, c'est en fournissant les ressources voulues à notre personnel, de manière à ce qu'il puisse assurer le service. Je tiens donc à féliciter les membres du comité d'avoir amorcé leur travail au ras du sol, de manière à être en mesure de constater ce que peuvent ou ne peuvent pas faire nos premiers intervenants.

Le président: Avec une telle façon de voir les choses, chef, vous vous montrez apte à devenir sénateur. Je tiens à vous le dire.

M. Wolsey: Je vous remercie.

Il n'y a pas très longtemps, nous avons rencontré les représentants de la province de l'Alberta et d'un certain nombre de grands centres de l'Alberta pour discuter de la façon de lutter contre les activités terroristes et ce que nous appelons les

came up with a plan. It was identified that there was some funding available for the purchase of equipment, and it was going to be, as identified to us, one-time funding.

We met. We identified the equipment that we felt was necessary. We felt that it would be less costly if one city or one centre purchases all the equipment, for the seven major centres in Alberta. Edmonton was selected because of our expertise in that area and our administrative capability to procure the equipment. We received \$1.8 million, 75 per cent from the federal government and 25 per cent from the provincial government. We were to procure equipment so that we could respond to the kinds of emergencies which have evolved basically since September 11, the disaster in New York and Washington as well.

That equipment is in the final ends of the procurement. We have received a little over 50 per cent of the equipment. It has been distributed, as we have received it, to the other centres. Part of our responsibility was the training of staff on the new equipment. Part of the cost of procurement, hence, included the initial training for that equipment.

Our challenge, however, is the ongoing training costs and the ongoing maintenance of equipment. There will also be costs related to the deployment of that equipment.

In the city of Edmonton, as an example, we operate a fire department, have done for more than 100 years. We staff our fire stations so that they can respond to the needs of our community. However, there is another issue out there, the CBRN issue and dangerous-goods issue. That issue is not just a City of Edmonton problem; it is a regional issue, a Northern Alberta issue and a province-wide issue. In order to be able to respond to a potential problem, we must ensure that we have people trained and equipment ready to respond on a moment's notice.

Large communities are in a better position to respond, to some extent. Smaller communities within Alberta are not as well equipped and cannot do it, and so they rely on us to respond to them. The costs for our response to them and having the necessary equipment and staffing to stand by is, at this present time, being borne by the City of Edmonton. We believe that the federal government bears some responsibility here, because some of these issues are federal issues that we are responding to — the terrorism issue, for example. There should be some assistance provided to us for training and maintenance of our resources and some assistance provided to us as we deploy those resources, specifically outside the city of Edmonton. We are under the understanding that there is a fairly large amount of training dollars available from the federal government to be able to do this kind of stuff.

Interestingly enough, we do not know how to access it. We have had tremendous difficulty finding how to actually access the dollars. We are told that the funds are there, but we do not know what road we are supposed to go down or what process we are supposed to follow in order to access them.

événements chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires, ou CBRN. Nous avons formulé un plan. Des montants étaient prévus pour l'achat de matériel, et il devait s'agir, selon ce qu'on nous avait dit, d'un financement ponctuel.

Nous nous sommes donc réunis et nous avons défini les besoins en matériel. Il nous a semblé qu'il serait moins coûteux de faire acheter par une seule ville ou un seul centre l'ensemble du matériel nécessaire pour les sept grands centres de l'Alberta. C'est Edmonton qui a été retenue, en raison de notre compétence dans le domaine et de notre capacité administrative. Nous avons reçu 1,8 million de dollars, 75 p. 100 du gouvernement fédéral et 25 p. 100 du gouvernement provincial. Nous devons acheter le matériel nécessaire pour être en mesure d'intervenir dans le cadre de situations d'urgence correspondant essentiellement à l'évolution de la situation depuis le 11 septembre, soit par rapport aux catastrophes de New York et aussi de Washington.

Nous en sommes aux dernières étapes de l'achat du matériel. Nous en avons reçu un peu plus de 50 p. 100. Il a été distribué, au fur et à mesure de sa réception, aux autres centres. Nous devons assumer notamment la formation du personnel pour que ce qui est du nouveau matériel. Ainsi, une partie du coût d'achat englobait la formation de départ.

Nous avons toutefois un défi à relever pour ce qui est des coûts de formation permanente et de la maintenance continue du matériel. Le déploiement du matériel entraînera également des coûts.

À Edmonton, par exemple, nous exploitons un service d'incendie depuis plus de 100 ans. Nous dotons nos casernes de telle manière qu'elles puissent répondre aux besoins de la collectivité. Cependant, un autre aspect doit être considéré, soit celui du CBRN et des matières dangereuses. Ce problème ne concerne pas uniquement la Ville d'Edmonton, mais la région, le nord de l'Alberta et l'ensemble de la province. Pour intervenir de façon opportune, nous devons disposer du matériel et des personnes formées pour pouvoir réagir à brève échéance.

Les grandes agglomérations sont en meilleure posture pour réagir, dans une certaine mesure. Les plus petites localités de l'Alberta sont moins bien équipées et ne sont pas en mesure d'intervenir. Elles se fient donc à nous pour le faire à leur place. À l'heure actuelle c'est la Ville d'Edmonton qui assume les coûts du matériel et du personnel qui sont nécessaires pour répondre à leurs besoins. Nous estimons que le gouvernement fédéral doit assumer une partie de la responsabilité, étant donné que notre capacité d'intervention a rapport, à certains égards, à des questions qui concernent le gouvernement fédéral — le terrorisme, par exemple. On doit donc nous fournir de l'aide pour la formation et la maintenance de nos ressources ainsi que pour leur déploiement, surtout à l'extérieur de la ville d'Edmonton. Nous croyons savoir qu'il existe, du côté fédéral, des budgets de formation considérables pour de telles fins.

Nous ne savons malheureusement pas comment y avoir accès. Il nous a été très difficile de le déterminer. On nous dit que les fonds existent mais nous ne savons pas quel cheminement emprunter ou quel processus suivre pour y avoir accès.

Of course, the City of Edmonton is a local government. Our role is to work through our provincial government. We have found that there are a number of roadblocks to accessing money.

In the plan that we developed with the province, we took a seven-city approach. There are seven major centres in Alberta. Beginning in the north and moving south, they are: Fort McMurray, Grande Prairie, Edmonton, Red Deer, Calgary, Lethbridge and Medicine Hat. It is those centres that we would help deploy.

There are three levels of deployment. The first level is the local community identifying a problem, and then deploying one of those centres to go there to assist and to confirm the problem. There are two major centres, one from Northern Alberta and one from Southern Alberta — Edmonton for Northern Alberta, Calgary for Southern Alberta. They would be called to assist and to mitigate the effects of the incident. That is the approach that we have taken in Alberta, and we believe that that is the most cost-effective approach to serve the citizens of Alberta and Canada as we go through the process.

Again, our biggest challenge is providing the training. We estimate the training for CBRN to be about \$1 million annually, staff training to operate the specialized equipment that is now available. Some of the equipment is very technical and very specialized. We have trained about 80 people at this time in the city of Edmonton, and our needs are around 120 to maintain training on a regular basis in order that we would have sufficient staff to deploy in the event of an emergency.

We commend the federal government on putting forward money at the outset. As has been said, those initial capital costs are only a portion of the costs that need to be put forward in order for us to deliver a successful service to our community to ensure the safety of our community.

Mr. Kloster: In summary, honourable senators, we are facing a new reality in Canada and, indeed, the world. Canadian first responders must come to grips with these new threats and prepare for the expectation that we will respond. In order to do this, it goes without saying that financial support for capital and ongoing operating costs of this equipment is an absolute must. We look to other orders of government in Canada to provide that support.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Kloster. The presentation was very interesting. We also found the briefing material that came ahead of time very useful. It assisted us considerably in our preparation, and we are grateful for that.

Senator Banks: As the committee goes across the country, we have been frustrated at times by a disparity of information we sometimes get.

Évidemment, la Ville d'Edmonton est une administration locale. Nous fonctionnons donc en rapport avec le gouvernement provincial. Nous avons constaté qu'il existe un certain nombre d'obstacles à l'accès au financement.

Dans le cadre du plan que nous avons élaboré avec la province, sept villes étaient concernées. Il s'agit des sept grands centres de l'Alberta soit, du nord au sud, Fort McMurray, Grande Prairie, Edmonton, Red Deer, Calgary, Lethbridge et Medicine Hat. Ainsi, notre assistance en matière de déploiement concernerait ces centres.

Il existe trois paliers de déploiement. Lorsqu'un problème est constaté à l'échelle locale, on fait appel à l'un des centres, qui effectue un déploiement et confirme le problème. Il existe deux grands centres, soit pour le nord de l'Alberta Edmonton, et pour le sud de l'Alberta Calgary. On fait appel à ces centres pour prêter main-forte et pour atténuer les répercussions de l'incident. Voilà l'approche que nous avons adoptée en Alberta. Il nous semble que c'est la façon la plus rentable de fournir des services aux citoyens de l'Alberta et du Canada.

Comme je vous l'ai déjà dit, notre plus grand défi consiste à assurer la formation. Pour le CBRN, nous estimons qu'il en coûtera annuellement un million de dollars environ pour former le personnel chargé de faire fonctionner le matériel spécialisé dont nous disposons. Dans certains cas, il s'agit d'un matériel très technique et spécialisé. Jusqu'à maintenant, pour la Ville d'Edmonton, nous avons formé environ 80 personnes. Nos besoins sont de l'ordre de 120 personnes environ à qui il faut donner une formation continue, de manière à disposer des effectifs nécessaires pour un déploiement en cas d'urgence.

Nous félicitons le gouvernement fédéral d'avoir assuré un financement dès le départ. Comme on l'a dit, les coûts d'immobilisations de départ ne représentent qu'une partie des coûts à consentir pour que nous puissions assurer à notre collectivité un service valable, de manière à garantir sa sécurité.

M. Kloster: En résumé, honorables sénateurs, nous devons composer avec une nouvelle réalité, tant au Canada que partout dans le monde. Au Canada, les premiers intervenants doivent se préparer à affronter de nouvelles menaces, tout en sachant que nous allons intervenir. À cet égard, il est tout à fait indispensable d'assurer le financement voulu des coûts d'immobilisations et de fonctionnement permanent du matériel nécessaire. C'est vers d'autres paliers de gouvernement au Canada que nous devons nous tourner pour un tel soutien.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kloster. Votre exposé est fort intéressant. Nous avons également trouvé fort utile la documentation que vous nous avez fournie à l'avance. Elle nous a beaucoup aidés à nous préparer et nous vous en sommes reconnaissants.

Le sénateur Banks: Dans nos déplacements un peu partout au Canada, nous avons parfois été frustrés par la diversité de l'information fournie.

Mr. Hill, I should like to address my first question to you. We have had, I think it is fair to characterize it as, assurances from federal sources, including very much the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, hereinafter referred to as OCIPEP, that everything is fine, that everything is taken care of. You have said, just moments ago, and the chief said, that it is not fine in respect of training. The one-time buying of the equipment, as the chief showed us today, is not good enough. Obviously, the equipment has to be maintained, and obviously, if it is going to do any good, a lovely piece of equipment sitting there without somebody who knows how specifically and precisely to operate it with accuracy is a boat anchor.

You said that you know that there is training money there. Who have you asked about how to access it, and what has the answer been that you have received? I am presuming that you have asked OCIPEP. It seems to me that that is their job.

Would you please fill us in about that.

Mr. Hill: Our specific initiative has gone forward to — the one made to the Prime Minister's office was copied and was referenced to OCIPEP. So they received our specific request from our partnership.

Training is a component of that. Actually, our initiative states that we need to start off with overall regional protocols and response before we can actually train people on regional response. We have not gone forward specifically to ask about training. We have gone forward with an overall long-term request for funding for a regional response.

Now, the City of Edmonton has done some other specific things, and I will turn that part of your question over to Chief Wolsey.

Mr. Wolsey: When we met with the province, we talked about equipment. We also talked about the need for training. It was identified with us that there was a training program being developed that would support our initiatives with CBRN in particular.

Senator Banks: Being developed by who?

Mr. Wolsey: By the federal government.

In September, they asked us if we would send some first responders, people on the floor that could actually go look at the training program that was being developed. We sent people to Ottawa. They spent time reviewing the training programs and made suggestions and recommendations on how they could change it to make that training program more effective. It has disappeared into the woodwork, however. We do not know where that training program went nor do we know when it is ever going to surface again, and we are concerned about that.

Monsieur Hill, ma première question s'adressera à vous. Nous avons reçu ce que je crois pouvoir qualifier d'assurance de la part de sources fédérales, y compris tout particulièrement le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, que nous appellerons ci-après le BPIEPC, que tout va très bien, que l'on s'est occupé de tout. Or, vous venez tout juste de nous dire, tout comme l'a dit le chef, que tout ne va pas si bien en matière de formation. L'achat ponctuel de matériel, comme nous l'a fait valoir le chef, n'est pas suffisant. De toute évidence, il faut assurer la maintenance du matériel et il est certain également que quelqu'un doit savoir très précisément comment faire fonctionner ce matériel de manière à ce qu'il puisse servir à quelque chose.

Vous nous avez dit qu'il existe, à votre connaissance, des budgets pour la formation. À qui avez-vous donc demandé comment faire pour y avoir accès, et quelles réponses avez-vous reçues? Je suppose que vous avez approché le BPIEPC à cet égard. Il me semble que cela le concerne.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet.

M. Hill: Dans le cadre de notre initiative, la démarche auprès du bureau du premier ministre a fait l'objet d'un renvoi au BPIEPC, qui a donc reçu la demande précise formulée par notre partenariat.

Le volet formation en fait partie. De fait, nous précisons dans le cadre de notre initiative que nous devons établir tout d'abord à l'échelle régionale des protocoles et des mesures d'intervention avant de former des gens pour une intervention régionale. Nous n'avons pas fait de démarche visant précisément la formation. Nous avons formulé une demande de financement d'ensemble à long terme visant une intervention régionale.

La Ville d'Edmonton, pour sa part, a mené certaines actions concrètes. Je vais céder la parole au chef Wolsey à cet égard.

M. Wolsey: Lorsque nous avons rencontré les autorités provinciales, nous avons parlé de matériel. Nous avons également parlé de la nécessité de formation. On nous a fait valoir qu'un programme de formation était en voie d'élaboration et qu'il soutiendrait nos initiatives, notamment en matière de CBRN.

Le sénateur Banks: Et qui donc se chargeait d'élaborer ce programme?

M. Wolsey: Le gouvernement fédéral.

En septembre, on nous a demandé de déléguer des premiers intervenants, des personnes qui ont à travailler sur le terrain et qui pourraient prendre connaissance du programme de formation en voie d'élaboration. Nous avons délégué des gens à Ottawa. Ils se sont penchés sur le programme de formation et ils ont formulé des propositions et des recommandations susceptibles de le modifier de manière à en accroître l'efficacité. Cependant, nous n'en avons plus entendu parler par la suite. Nous ne savons pas ce qu'il est advenu du programme de formation en question et nous ne savons pas non plus s'il va en être question à nouveau. Voilà qui nous inquiète.

Senator Banks: At that stage, were you talking directly with OCIPEP?

Mr. Wolsey: We were dealing directly with the province who was dealing with OCIPEP.

Senator Banks: Is it theoretically possible that there may have been some answer, from what you have got so far from the province, that you have not received yet, or not?

Mr. Wolsey: I do not think that is the case. The reason I say I do not think it is the case is that just last Friday I met with the province and they told me that they did not have any answers from OCIPEP.

Senator Banks: Can you deal directly with OCIPEP?

Mr. Wolsey: Senator Banks, the protocol is that we deal with the province. While I say that, there are times when we have meetings and OCIPEP is represented at those meetings when we are meeting with the province.

Senator Banks: But that is an understood line of communication.

Mr. Wolsey: It is a protocol.

Senator Banks: Mr. Kloster, I know all comparisons are odious, but yesterday we were in Regina, and Mr. Hill mentioned a list of priorities that you addressed when you set out the plan, and communications was the second most important thing. If I remember correctly, in Regina they thought that communications was the most important thing, on the basis that you can have all this wonderful equipment and all these trained people, but if they cannot in an event talk to each other, it does not work very well.

I note that your organization in particular does not include the police — not CREPP, but your organization, does not include the police department.

Mr. Kloster: Senator Banks, the Edmonton Police Service is part of the City of Edmonton programs, although the Edmonton City Police Service reports directly to a police commission. The rest of my staff report directly to city council. So that is the one anomaly, but nonetheless, Edmonton Police Service is still a City of Edmonton service.

Senator Banks: So when it comes to communications in an unhappy event, whatever causes it, assuming there is a command centre set up, some place to deal with an emergency, can that command centre talk to everybody?

Mr. Kloster: Senator Banks, maybe I could ask our Office of Emergency Preparedness director to just comment on that because that is something that we have been working on and, in fact, are ratcheting up.

Mr. Black: Senator Banks, each of our departments have unique communication systems, certainly the police and then fire and emergency medical services. Within our emergency

Le sénateur Banks: À ce moment-là, étiez-vous en rapport direct avec le BPIEPC?

M. Wolsey: Nous étions en rapport direct avec la province qui elle était en rapport avec le Bureau.

Le sénateur Banks: Est-il possible en théorie que vous n'ayez pas reçu de la province jusqu'à maintenant une partie de la réponse?

M. Wolsey: Je ne le crois pas. En effet, j'ai rencontré des représentants provinciaux vendredi dernier et ils m'ont assuré qu'ils n'avaient reçu aucune réponse du BPIEPC.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous entrer directement en rapport avec le Bureau?

M. Wolsey: Sénateur Banks, selon le protocole, nous nous entretenons avec la province. Toutefois, il arrive que nous participions à des rencontres avec les autorités provinciales auxquelles le BPIEPC est représenté.

Le sénateur Banks: Mais il existe des voies de communication établies.

M. Wolsey: Il s'agit d'un protocole.

Le sénateur Banks: Monsieur Kloster, je sais bien que toute comparaison est boiteuse. Cependant, hier nous étions à Regina. Or, M. Hill a parlé d'une série d'objectifs prioritaires que vous avez établis au moment de formuler le plan, et les communications venaient au deuxième rang. Si j'ai bonne mémoire, à Regina, les responsables estimaient que l'aspect le plus important était celui des communications, du fait qu'il est primordial que les gens soient en mesure de communiquer entre eux, sinon le meilleur matériel et les gens les mieux formés ne serviront pas à grand-chose.

Je constate que votre organisation ne comprend pas les services de police — je ne parle pas du PPCRC, mais bien de votre organisation.

M. Kloster: Sénateur Banks, le Service de police d'Edmonton fait partie des programmes de la Ville d'Edmonton, même s'il relève directement d'une commission de police. Les autres membres de mon personnel relèvent directement du conseil municipal. Il y a peut-être là une anomalie mais, néanmoins, le Service de police d'Edmonton est un service de la Ville d'Edmonton.

Le sénateur Banks: Ainsi, lorsqu'il survient un événement malheureux, quelle qu'en soit la cause, et en supposant qu'un centre de commandement est établi quelque part, compte tenu de la situation d'urgence, ce centre de commandement est-il en mesure de communiquer avec tous les intéressés?

M. Kloster: Permettez-moi, sénateur Banks, de demander au directeur de notre Bureau de la protection civile d'intervenir puisque nous travaillons justement sur cet aspect, auquel nous accordons d'ailleurs une importance grandissante.

M. Black: Sénateur Banks, chacun de nos services a son système de communications, et c'est certainement le cas du Service de police, du Service d'incendie et des services médicaux

operations centre, we actually have a senior policeman, senior fireman, and senior EMS officer sitting side by side to exchange information, and that information exchange is done at that level, not on a common radio system.

Senator Banks: Each of those independent and discrete systems can be contacted from the same room in that event; correct?

Mr. Black: That is correct, Senator.

Senator Banks: Do you think that that is the best way to do it, or should there be some magic button that you can push when there is a tornado or something blows up that would allow a commander to talk to everybody? I presume that when an event occurs, somebody makes a decision as to who is going to drive the bus here. Either the fire chief is going to be in charge or the police chief is going to be in charge or emergency medical people are going to be in charge, depending on the nature of the event. Would it be preferable, and are you contemplating a communications system, for that person, whoever it is, to push a magic button and talk to everybody, talk to the helicopter, talk to the air ambulance, et cetera?

Mr. Tom Grue, Superintendent, Edmonton Police Service: Senator Banks, we do have the present ability to communicate by radio to all three services: the fire, ambulance and police.

Senator Banks: That does exist?

Mr. Grue: Yes.

Senator Banks: Great.

The Chairman: Would that include the RCMP as well?

Mr. Grue: We do have a patch-over capability with the RCMP, although that capability is somewhat strained at times because of technical problems. Usually it works, but not always.

Senator Wiebe: In discussion with one of your crew this morning, Chief Wolsey, I asked the question of whether they have access to satellite. You cover an area from Red Deer north to the Northwest Territories, where cellular phone access can be difficult. I understand that there was a tornado that struck here a few years ago and that at the site there was no communications by cellular because there was a dip.

I asked the individual whether it would be to his advantage to have satellite communication, and he said yes, that it would be one of the greatest assets.

Have you or anyone in your organization looked at satellite communications in regards to emergency measures, because one of the first things that are going to be taken out is our communications? If they blow up our satellites we will have to revert to smoke signals. I think the safest and most advantageous would be the satellite hookup.

d'urgence. Des agents supérieurs des trois services dont je viens de parler se côtoient dans notre centre d'opérations d'urgence. Ils sont en mesure d'échanger de l'information de cette façon, plutôt que par un système de radio commun.

Le sénateur Banks: Et donc il est possible de communiquer à partir de cette salle avec chacun des systèmes indépendants et discrets dont vous nous parlez. Est-ce bien exact?

M. Black: En effet, sénateur.

Le sénateur Banks: D'après vous, est-ce la meilleure façon de faire les choses, ou bien devrait-il exister un système de communications qui permettrait, en cas de tornade ou d'explosion ou de quelque chose du genre à un commandant de communiquer avec tous les intéressés? Je suppose que lorsqu'il arrive quelque chose, il y a quelqu'un qui décide qui va assumer la direction. Il peut s'agir du chef des pompiers, du chef de police ou du responsable des services médicaux d'urgence, selon la nature de l'événement. Serait-il préférable que cette personne soit dotée d'un système de communications lui permettant de communiquer avec tous les intervenants, qu'il s'agisse de l'hélicoptère, du transport ambulancier aérien, et cetera. Envisagez-vous un tel système?

M. Tom Grue, directeur, Service de police d'Edmonton: Sénateur Banks, nous avons actuellement la capacité de communiquer par radio avec les trois services: incendie, ambulance et police.

Le sénateur Banks: Cela existe?

M. Grue: Oui.

Le sénateur Banks: Excellent.

Le président: La GRC en fait-elle partie également?

M. Grue: Nous pouvons établir une connexion avec la GRC, bien que ce lien soit parfois mis à mal en raison des problèmes techniques. Généralement, il fonctionne, mais pas toujours.

Le sénateur Wiebe: Chef Wolsey, je discutais avec un membre de votre équipe ce matin, et je lui ai demandé si vous aviez accès aux communications par satellite. Votre zone de couverture s'étend vers le nord, de Red Deer jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest, là où les communications par téléphone cellulaire peuvent être difficiles. Une tornade a frappé la région il y a quelques années et, sur place, on ne pouvait communiquer par téléphone cellulaire en raison d'un creux.

J'ai demandé à la personne en question si la communication par satellite lui serait utile et il a répondu par l'affirmative, précisant que ce serait l'un de ses outils les plus précieux.

Est-ce que vous ou quelqu'un de votre équipe avez envisagé le recours aux communications par satellite pour les préparatifs d'urgence. Je pose la question parce que l'une des premières choses à disparaître, ce sont les communications. S'ils détruisent nos satellites, il nous faudra recourir aux signaux de fumée. Je crois que le moyen le plus sûr et le plus avantageux est le lien par satellite.

Mr. Wolsey: I have reviewed satellite phones to a great extent. In fact, prior to coming to the City of Edmonton, in the city where I previously worked, we did purchase the Meridian system, only to find out a year later that it went out of business.

Of course, that does not mean that satellite systems are not good. They are very valuable. However, they are very costly. Our usage of them on a day-to-day basis would not be extensive, but they are very costly to maintain. We have limited dollars and budgets, and I guess just like the federal government and the provincial government, we have to weigh those expenditures against the value they deliver for us and for the community. Currently, we do not have enough money in the budget to be able to provide those kinds of communications systems in lieu of the other things.

Mr. Black: Senator Wiebe, I would like to add to that. In the purchasing of this CBRN equipment that we just went through, we asked exactly the same question through the province to OCIEP that you just posed. We used the example of having to deploy resources outside cell phone coverage and asked if we could use the money allocated to buy some satellite communications, and we were told no. It was not CBRN equipment. We could not purchase it. We understand the need, but whoever was managing the money had a different perspective on the issue.

Senator Wiebe: Do you have any idea what the cost would be, for example?

Mr. Black: Not offhand, sir.

Mr. Wolsey: Approximately \$5,000 per satellite phone, and then there are airtime and maintenance charged on top of that.

Senator Banks: Since Meridian went down, would such a system that is viable now exist?

Mr. Wolsey: Yes, I believe there are secure systems that are operating right now; however, whether they are going to be viable in the future I cannot say. Many of satellite phone companies have struggled financially, one of the reasons being the initial major cost of purchasing the phone and then the cost of operation.

Senator Banks: Mr. Black, I just want to make sure that we understand this clearly. It was the federal government that said no to you about satellite phones; is that correct?

Mr. Black: Again, in dealing with this issue we had to go through the province. Our request was forwarded to Emergency Management Alberta, who is our contact, and their response to us was that satellite phones were not on the list of equipment that had been authorized by the federal government.

Senator Banks: Under the Joint Emergency Preparedness, JEP, program.

Mr. Black: That is correct, senator.

M. Wolsey: J'ai étudié attentivement les téléphones par satellite. En fait, avant de travailler pour la Ville d'Edmonton, je travaillais pour une autre ville et, là-bas, nous avions acheté le système Meridian. Malheureusement, un an plus tard, nous apprenions que l'entreprise fermait ses portes.

Bien sûr, cela ne veut pas dire que les systèmes de communication par satellite ne sont pas utiles. Ils sont précieux. Toutefois, ils coûtent cher. Au quotidien, nous n'en ferions pas un usage intensif, mais ils demeurent chers à entretenir. Nos budgets sont limités et, tout comme le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, il nous faut mesurer les dépenses en fonction de la valeur que la collectivité peut en tirer. À l'heure actuelle, notre budget ne nous permet pas de disposer de tels outils de communication.

M. Black: Sénateur Wiebe, j'aimerais renchérir là-dessus. Lors du processus d'achat du matériel d'intervention CBRN, nous avons posé, au BPIEPC, par l'entremise de la province, précisément la même question. Nous avons évoqué le scénario d'un déploiement de ressources à l'extérieur des zones de couverture cellulaire et avons demandé si nous pouvions consacrer l'argent qui nous était alloué à l'achat de téléphones par satellite, et notre demande a été rejetée. Il ne s'agissait pas d'équipement d'intervention CBRN. Nous n'avons pas eu le droit d'en faire l'acquisition. Nous en comprenons la nécessité, mais les autorités avaient un point de vue différent sur la question.

Le sénateur Wiebe: Pouvez-vous nous donner une idée de ce qu'il en coûterait?

M. Black: Pas à brle-pourpoint, monsieur.

M. Wolsey: Environ 5 000 \$ par téléphone, et puis il y a les frais de communication et d'entretien en sus.

Le sénateur Banks: Depuis la faillite de Meridian, existe-t-il un système viable?

M. Wolsey: Oui, je crois qu'il y a des systèmes de communication protégée en fonction à l'heure actuelle; toutefois, je ne sais pas si ces fournisseurs sont viables à long terme. Bon nombre de sociétés assurant la téléphonie par satellite ont connu des difficultés financières, qui s'expliquent en partie par les coûts initiaux élevés que représente l'achat de l'appareil, puis son maintien en service.

Le sénateur Banks: Monsieur Black, je veux être certain d'avoir bien compris. C'est le gouvernement fédéral qui vous a refusé la permission d'acheter des téléphones par satellite? Est-ce exact?

M. Black: Encore une fois, sur cette question, nous avons dû passer par les autorités provinciales. Notre demande a été acheminée à Emergency Management Alberta, notre organisme-ressource, qui nous a répondu que les téléphones par satellite ne figuraient pas sur la liste de matériel autorisé par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Banks: En vertu du Programme conjoint de protection civile, JEP.

M. Black: C'est exact, sénateur.

Senator Banks: I just want to make sure we have a clear picture, Mr. Kloster. I think that it is appropriately addressed to you.

You have centred here a responsibility for the northern part of the province, including Red Deer or up to Red Deer or something like that. I am assuming that the intensity of equipment, or the critical mass of equipment, is centred in Calgary and Edmonton, the two centres, and that there is a lesser intensity, lesser high degree of equipment and expertise centred in the other five cities that you identified as the main city; is that fair and right?

Mr. Kloster: Yes, that is correct.

Senator Banks: So in the other five cities, they would, in serving the area immediately around them, be able to identify the general nature of our problem and then holler for whatever help they thought was appropriate. This has to do with a question that was asked earlier about the possibility of locating that stuff. You said, chief, that the greatest sense is made by locating it in a place which has the critical infrastructure and the critical mass to maintain it, but those places are also more likely than Bruderheim, with all due respect, to be a target.

So were those places chosen because of the demographic facts, period, that is to say, these are the largest population centres, so that is where we are going to put this stuff, and is that the right idea? For example, should we locate the mass of the equipment not in Calgary and Edmonton but in Red Deer, which is a less likely target, and have the means of delivering it quickly to someplace else? Does that make any sense at all? Have you made the choice based on the right criteria? Is population the answer?

Mr. Wolsey: The decision was not necessarily made on population; it was made on the capability of responding and also the capability of supporting, to some extent, the infrastructure for that response.

For example, we went to Station 2. Station 2 does not sit there waiting for a CBRN call, nor do they sit there waiting for a dangerous goods call. They are also an active firefighting crew, and they respond to other events, fires and motor vehicle accidents and medical calls. However, they have a specialty as well, and as such we are able to break them away when a dangerous-goods call comes forward. We are able to break them away when there is a CBRN incident, and we are able to break them away and supplement their loss to the city with the other surrounding stations. Therefore, that it is the critical mass that allows us to do that.

Senator Forrestall: I wanted to, if I could, carry on a little bit in the vein Senator Banks had started because the whole question of communication has caused us some concern, many of us for long periods of time. Too often, we have run across examples of activity being circumvented because of inability to communicate. I do not know really what the situation is with respect to satellite

Le sénateur Banks: Je veux m'assurer d'avoir une idée précise de la situation, monsieur Kloster. Je crois que la question devrait s'adresser à vous.

De votre centre, ici, vous êtes responsable de la partie septentrionale de la province, y compris Red Deer ou jusqu'à Red Deer, quelque chose du genre. Je présume que la majeure partie de l'équipement, ou la masse critique, se trouve à Calgary et à Edmonton, les deux grands centres, et qu'il y a une moins grande concentration d'équipement et d'experts dans les cinq autres villes que vous avez identifiées comme des centres; ai-je raison?

M. Kloster: En effet, c'est exact.

Le sénateur Banks: Ainsi, dans les cinq autres villes, pour assurer le service à la région immédiate, ils pourraient identifier la nature générale du problème et puis demander l'aide voulue. Ma question recoupe une question qui a été posée plus tôt à propos du site où devrait être entreposé le matériel. Vous avez dit, chef, que la solution la plus logique consisterait à garder l'équipement dans un endroit qui bénéficie des infrastructures critiques et de la masse critique permettant de l'entretenir. Seulement, sauf votre respect, ces endroits constituent des cibles plus probables que Bruderheim.

Les sites ont-ils donc été choisis en fonction de facteurs purement démographiques, à savoir que ce sont les villes les plus peuplées et que c'est là que l'équipement doit être stocké? Par exemple, devrions-nous maintenir la majeure partie du matériel à Red Deer plutôt qu'à Calgary ou à Edmonton, puisque Red Deer est une cible moins probable, tout en nous dotant des moyens d'acheminer ce matériel rapidement au site d'un incident? Cela vous paraît-il logique? Votre choix s'est-il fondé sur le critère judicieux? La population est-elle la clé?

M. Wolsey: La décision ne s'est pas fondée nécessairement sur la taille de la population; il a été tenu compte de la capacité d'intervention et de la capacité d'appuyer, dans une certaine mesure, l'infrastructure nécessaire à cette intervention.

Par exemple, nous sommes allés à la caserne 2. À la caserne 2, on n'attend pas les bras croisés un appel d'urgence pour un incident CBRN, ni attend-on les bras croisés pour quelque appel que ce soit lié à des matières dangereuses. La caserne 2 constitue aussi une équipe de pompiers active qui répond à d'autres appels, notamment les incendies, les accidents de la route et les urgences médicales. Toutefois, c'est une équipe qui s'est aussi spécialisée, c'est pourquoi nous pouvons les détacher en cas d'alerte aux matières dangereuses. Nous pouvons aussi les détacher en cas d'incidents CBRN, et nous sommes en mesure de compenser leur absence en puisant des ressources à même les casernes environnantes. Conséquemment, voilà la masse critique qui nous permet une telle approche.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de poursuivre dans la veine du sénateur Banks parce que la question des communications nous préoccupe, et depuis longtemps déjà pour certains d'entre nous. Trop souvent, nous avons constaté qu'il était impossible d'agir lorsqu'on ne peut communiquer. Je ne connais pas à fond le dossier des communications par satellite,

communications, but I do know personally that it is absolutely necessary that, much sooner than later, the police chief, the RCMP and the military have a capacity to communicate with everybody else in this emergency services provision.

Having said that, could I ask a couple of supplementaries to Senator Banks' thoughtful examination.

Coming back to communications, Alberta remains one of the few provinces in Canada, if not the only province, that wholly owns a radio broadcasting system. Presumably, authority is on the books should it ever be required for the province to usurp or bring into action its rights as the owner and request the opportunity to speak to the people of Alberta. It at least has a communication capability. However, that radio station does not reach all points in Alberta, so we have a breakdown again in communications.

Why cannot we have, given the number of radio stations, the capacity to flip a switch to tune into every radio station? Is there any value in developing at least the concept of the ideal communication system? Would there be any merit in the premier, say, having the capacity, with the flick of a switch, to talk to anybody listening to any form of public broadcasting or private public broadcasting? Is there any merit in that?

Mr. Kloster: Senator, there are several answers to that question. First of all, in Alberta, and it may in fact be in place in other provinces also, there is a mechanism that is available to emergency response agencies to in fact impact local media with emergency broadcast. There is a system in place. The dilemma with that system, as you pointed out, is that it does not cover the entire geographical area. That is one of the shortfalls with that public-broadcast mechanism, but it is in place.

Is there an opportunity to improve, to drive for a wider level of service? The answer is yes. I think Chief Wolsey has hit the nail on the head when responding to Senator Banks. It is a matter of trying to decide where we are going to spend scarce resources in an attempt to make sure that we are prepared to do the best we can if something goes wrong.

Senator Forrestall: This capacity was very expensive, five, six, certainly 10, 15 years ago; it was enormously expensive and very cumbersome, not easily handled nor maintained. It is quite different today. It is very compact. Everything is digital, of course. There is nothing to them, that I understand; they are solid and reasonably free of repair necessities. I appreciate that very much.

I will now turn to the subject of equipment. I appreciate and understand, as we were told this morning, that there is not much point in the City of Edmonton, for example, designing a piece of equipment that might be taken up by Halifax or Toronto or Ottawa or any other city in Canada, because Edmonton is such a unique base, with its petrochemical and oil industries, such that

mais à titre personnel, je sais qu'il est absolument nécessaire que le chef de police, la GRC et les forces armées puissent communiquer rapidement entre eux en cas d'urgence.

Cela dit, permettez-moi de poser quelques questions qui donnent suite à l'examen lucide du sénateur Banks.

Je reviens aux communications. L'Alberta demeure l'une des seules provinces au Canada, sinon la seule, à détenir, en propriété exclusive un système de radiodiffusion. Je présume que l'autorité du gouvernement albertain est bien établie au cas où il s'avérerait nécessaire pour la province d'exercer ses droits de propriétaire et d'exiger du temps d'antenne pour communiquer avec les Albertains. Au moins, l'Alberta a un moyen de communication. Toutefois, cette station n'atteint pas les quatre coins de la province, si bien que nous avons encore une lacune au niveau des communications.

Étant donné le grand nombre de postes de radio, pourquoi ne pourrions-nous pas, avec un simple commutateur, syntoniser tous les postes de radio. Ne vaut-il pas la peine de viser un système de communication idéal? Ne serait-il pas utile pour le premier ministre de savoir que, grâce à un simple commutateur, il pourrait parler à tous ces citoyens qui écoutent une station de radiodiffuseur publique ou même privée? Ne pourrait-on pas l'envisager?

M. Kloster: J'aurais plusieurs réponses. D'abord, en Alberta, comme c'est peut-être le cas dans d'autres provinces aussi, il existe un mécanisme qui est à la disposition des systèmes d'intervention d'urgence et qui permet d'avoir accès aux médias locaux pour une diffusion d'urgence. Cela existe déjà. Mais comme vous l'avez signalé vous-même, la difficulté vient de ce que ce système ne couvre pas toute la région géographique. C'est d'ailleurs l'une des lacunes du système de radiodiffusion publique, mais il est déjà possible de faire ce à quoi vous songez.

Serait-il possible de faire mieux encore et d'atteindre un niveau de service encore plus vaste? Sans doute, oui. M. Wolsey a visé juste dans sa réponse au sénateur Banks. Il s'agit de décider sur quoi nous allons dépenser des ressources déjà maigres pour faire en sorte que nous soyons prêts à faire de notre mieux en cas de difficulté.

Le sénateur Forrestall: Cette capacité dont nous parlons coûtait très cher il y a 5, 10, voire 15 ans; de plus, elle était très encombrante, difficile à utiliser et à entretenir. Mais tout a changé aujourd'hui. Cette capacité est très compacte et, évidemment, numérique. Si je comprends bien, ce qui est proposé ne pose aucun problème en ce sens, puisque les systèmes utilisés sont solides et n'ont pas nécessairement besoin d'être réparés souvent. C'est très appréciable.

Venons-en maintenant à l'équipement. Comme on nous l'a expliqué ce matin, il ne sert pas à grand-chose à la Ville d'Edmonton, par exemple, de concevoir un appareil qui pourrait éventuellement être utilisé par Halifax, Toronto ou Ottawa, puisque Edmonton est unique en son genre, puisqu'elle compte des industries pétrochimiques et pétrolières, de sorte que

whatever they would design for here would not be what would be required in Windsor, Ontario, say.

Can you tell us a little bit about that magnificent piece of equipment you have? How did you go about doing that? Was it done in-house? Did you bring in consultants, or did you just put on your thinking caps and let evolve what appears to be a very excellent piece of equipment?

Mr. Wolsey: Senator Forrestall, just for clarification purposes, you are referring to the decontamination unit?

Senator Forrestall: Yes, I am sorry.

Mr. Wolsey: That was designed by Edmonton firefighters based on the perception of the need in Edmonton, taking into consideration weather and industry. It has been a useful piece of equipment for us. When we were faced with the CBRN issue, it also became very valuable in that area.

Having said that, it is a one-off piece of equipment. I believe it is the only unit in Canada like that. We are fortunate to have received some JEP funding to assist in its construction. It was designed by Edmonton firefighters and then built by an Edmonton contractor.

Senator Forrestall: Has there been any interest in it by the international brotherhood? I am sure they have all had a look at it and have followed it closely.

Mr. Wolsey: In 1996, the Canadian Association of Fire Chiefs held their convention here in Edmonton, at which time the equipment was on display. It created a lot of interest. Most fire chiefs said, however, "Love to have it; don't have any money." It is a relatively expensive piece of equipment. I am sure you noticed that the inside of the equipment is stainless steel, which is expensive to manufacture.

Senator Forrestall: I commend the City of Edmonton for its efforts. We had a look at the used bus they have converted. It serves a purpose, and they are to be commended for having taken that step. However, I appreciate what you are saying in that respect.

This is true, of course, with the gas-protection systems, the vapour systems, for example. All of that is unique to the potential needs in a centre such as Edmonton; is that correct?

Mr. Wolsey: Yes. That is correct, senator.

Senator Forrestall: Again, that makes the whole package unique, does it not?

What I am trying to get at is this: Is there a role for the federal government to play in producing a hybrid that, with adaptation, could provide a basic set of plans? Could, say, 90 per cent of Canadian airports modify the hybrid to suit their needs? Is it possible with the type of equipment that we are talking about to do that?

tout appareil qui y aurait été mis au point ne servirait pas nécessairement à combler les besoins de Windsor, en Ontario, par exemple.

Pourriez-vous nous parler de cet appareil magnifique que vous avez chez vous? Comment l'avez-vous mis au point? Cela s'est-il fait à l'interne? Avez-vous fait venir des experts-conseils ou vous êtes-vous attelés vous-mêmes à la tâche pour produire ce qui semble être un extraordinaire appareil?

M. Wolsey: Sénateur, à titre de précision, êtes-vous bien en train de parler de l'unité de décontamination?

Le sénateur Forrestall: En effet, pardon.

M. Wolsey: Cet appareil a été conçu par les pompiers d'Edmonton, parce qu'on en ressentait le besoin à Edmonton, en raison de notre climat et de nos industries. C'est un appareil qui nous a été très utile. Lorsque nous avons fait face aux incidents CBRN, il s'est révélé très précieux.

Cela dit, c'est un exemplaire unique, et c'est le seul qui existe au Canada, que je sache. Nous avons eu la chance de recevoir une subvention au titre du PCPC pour pouvoir le construire. L'appareil a été conçu par des pompiers d'Edmonton, puis construit par un entrepreneur d'Edmonton.

Le sénateur Forrestall: La fraternité internationale des pompiers s'y est-elle intéressée? Je suis sûr qu'on s'est intéressé à la question et qu'on a suivi de près sa fabrication.

M. Wolsey: En 1996, l'Association canadienne des chefs de pompiers a tenu son congrès ici même à Edmonton, et nous avions profité de l'occasion pour exposer l'appareil, qui a suscité beaucoup d'intérêt. Toutefois, la plupart des chefs de pompiers ont regretté ne pas pouvoir l'acheter, faute de budget. C'est un appareil qui coûte relativement cher, et je suis sûr que vous avez remarqué qu'il était doublé à l'intérieur d'acier inoxydable, ce qui explique la cherté de sa fabrication.

Le sénateur Forrestall: Je félicite la Ville d'Edmonton pour ses efforts. Nous avons eu l'occasion de voir l'autobus usagé qui a été converti. Il sert à quelque chose maintenant, et je les félicite d'avoir pris cette initiative. Cela dit, je comprends votre propos à ce sujet.

Bien entendu, cela est vrai dans les systèmes de protection contre les gaz et les systèmes contre les vapeurs, par exemple. Tout cela est propre aux besoins potentiels dans un centre comme Edmonton, n'est-ce pas?

M. Wolsey: Oui, tout à fait, monsieur le sénateur.

Le sénateur Forrestall: Encore une fois, cela rend toute la chose unique en son genre, n'est-ce pas?

Voici ce à quoi je veux en venir: le gouvernement fédéral a-t-il un rôle à jouer dans la production d'un hybride adapté qui servirait de base pour un ensemble de plans? Est-ce que, par exemple, 90 p. 100 des aéroports canadiens pourraient modifier l'hybride pour l'adapter à leurs propres besoins? Vu la nature de l'équipement dont il s'agit, cela serait-il possible?

Mr. Wolsey: On a specialized piece of equipment like the decontamination unit, I think it would be possible to deal with that on a template. In terms of other equipment that we use in the fire service, a lot of it depends on our deployment and the makeup of the community and the risks within the community.

It would be difficult to design a fire truck that would work for everyone. In small communities, where there may be only one truck, it may not suit their particular needs. In the city of Edmonton, in some cases we specialize our equipment a little more, and we have that latitude because of the size of the city and the amount of equipment we are able to deploy.

Senator Forrestall: It is my understanding that it is the hope of the federal government to be able to stockpile certain requirements in key centres in Canada, inoculation capabilities, for example, serums or whatever is required. Is that part of your planning? Do you know where you fit in that planning process? Do you have stockpiles now in the event of a terrorist activity that might require inoculating your civic population?

Mr. Steve Rapanos, Chief, Emergency Medical Services, City of Edmonton: I will let Mr. Black dive in here, but we are certainly going through the process right now in terms of identifying where we would want to stockpile certain vaccines in the event that they are required.

There has been discussion south of the border of vaccinating a large number of emergency responders. There are obviously issues related to that, in terms of dealing with a live vaccine, where it may not be appropriate to be vaccinating large amounts of your physicians, nurses and emergency responders. However, in certain cases, if there were an outbreak, being prepared to issue it and confining the area is really the strategy that would be taken.

I believe Mr. Black may want to add to that, but that is where we have been at thus far.

Mr. Black: The responsibility for that sort of medical coverage rests with the Capital Health Authority, which is not part of the City of Edmonton, per se. The best way to put it is to say that we have a partnering agreement with them. We are working closely with them in terms of understanding what the national strategy will be for mass inoculations, particularly for things like smallpox. It is coming down slowly. The strategies are being developed, and we are working with them to figure out how we are going to support the health region when it becomes necessary. So, it is being looked at and considered, but not as visibly as south of the border. However, work is being done.

Senator Forrestall: More of a provincial responsibility, is it?

M. Wolsey: Pour de l'équipement spécialisé comme l'unité de décontamination, je pense qu'il serait possible de le faire en se servant d'un modèle de structure. Pour ce qui est des autres types d'équipement que nous utilisons dans les services d'incendie, cela dépend en grande partie de notre déploiement et de la composition de la collectivité ainsi que des risques pour la collectivité.

Il serait difficile de concevoir un camion de pompier qui répondrait aux besoins de tout le monde. Dans les petites localités, par exemple, où il y peut-être qu'un seul camion, ce modèle ne répondrait peut-être pas à leurs besoins particuliers. Dans la Ville d'Edmonton, il arrive parfois que nous spécialisons notre équipement davantage, et nous avons cette latitude compte tenu de la taille de la ville et du nombre d'équipements que nous sommes en mesure de déployer.

Le sénateur Forrestall: Je crois savoir que le gouvernement fédéral espère être en mesure de stocker certains matériels dans les principaux centres au Canada, notamment des vaccins, des sérums et ainsi de suite, selon les besoins. Cela fait-il partie de votre planification? Savez-vous où vous vous situez dans ce processus de planification? Avez-vous des stocks en dépôt en cas d'attaque terroriste qui exigerait éventuellement la vaccination de toute la population?

M. Steve Rapanos, chef, Services médicaux d'urgence, Ville d'Edmonton: Je laisserais à M. Black le soin de répondre, mais je vous dirais que nous sommes en train de recenser certains vaccins pour fins de stockage au cas où on en aurait besoin.

Aux États-Unis, il a été question de vacciner un nombre important d'équipes d'intervention. Évidemment, l'utilisation d'un vaccin vivant comporte certains risques, d'où la nécessité de se demander si la vaccination d'un nombre important de médecins, d'infirmières et d'intervenants d'urgence est appropriée ou non. Cela étant, dans certaines situations, en cas de poussée endémique, être prêt à administrer le vaccin et à boucler la zone sinistrée serait la bonne stratégie à suivre.

Je crois que M. Black aimerait ajouter quelque chose à cela, mais c'est là où nous en sommes pour le moment.

M. Black: La responsabilité pour ce genre de couverture médicale incombe à l'organisme chargé de la santé dans la capitale, Capital Health Authority, qui ne fait pas partie d'Edmonton comme tel. Je crois que la meilleure façon de décrire notre relation serait de dire que nous avons une entente de partenariat. Nous travaillons étroitement avec cet organisme pour essayer d'arrêter une stratégie nationale pour la vaccination de masse, notamment contre des maladies comme la variole. Les choses progressent lentement. Les stratégies sont en cours d'élaboration, et, ensemble, nous tentons de déterminer comment on pourrait protéger la santé des gens de la région si besoin est. En bref, c'est quelque chose que nous avons étudié et envisagé, mais pas aussi ouvertement qu'aux États-Unis. Cela dit, nous y travaillons.

Le sénateur Forrestall: C'est davantage du ressort de la province, n'est-ce pas?

Mr. Black: That is correct.

Senator Day: Your comment that it would be a breach of protocol for you to deal directly with the Office for Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness left me wondering why it is any less a breach of protocol for us to come out here and talk to you directly. I find myself wondering about that. However, I am glad you mentioned it so that we can investigate that a little bit more.

Mr. Kloster, could you help clarify for me, from the point of view of emergency preparedness, the interaction between the northern and southern parts of the province, the City of Edmonton, the Capital Regional Emergency Preparedness Partnership, vis-à-vis planning, training, equipment and funding. I do not have it clear in my mind.

Mr. Kloster: Senator Day, perhaps in an attempt to answer the question I could talk a little bit about the municipal responsibility around the first responders piece. Certainly all Alberta municipalities are responsible for fire rescue support, for emergency medical services support, and to a large extent, all policing costs, but those costs are borne by the local tax base.

When we look at matters that transcend our boundaries and get into other jurisdictions in Alberta, then the anticipated response comes from the provincial government, who are there to help us to ease those differences between boundaries. That sometimes is problematic, because dilemmas can arise where one jurisdiction is concerned about spending dollars that come from a property base in another jurisdiction. That is why when I introduced Mr. Hill I suggested that our approach was somewhat unique in the Capital Region because we have forged ahead understanding that there are all sorts of political mine fields when you bring 20 municipalities together and a variety of private-sector companies where issues like funding, training, cooperation do not naturally lend themselves to that process.

We are sitting here as the Capital Region somewhat hamstrung because of our ability to finance the things that we are doing, both in terms of capital costs and ongoing operating, and looking to other orders of government, firstly, the provincial government, and then secondly, to the federal government, to provide those sort of dollars to help us to deal with this in terms of an interjurisdictional basis.

Has that been helpful?

Senator Day: Who owns the equipment? Is separate planning done by the municipality, separate from a group that is out there planning, Mr. Hill's group, separate from another group that gets together and does some planning from Red Deer north to the Northwest Territories?

M. Black: C'est bien cela.

Le sénateur Day: Vous avez indiqué que ce serait pour vous une entorse au protocole que de traiter directement avec le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, et je me demande comment se fait-il alors que ce ne soit pas une violation du protocole pour nous que de venir vous parler directement. Je me le demande. Toutefois, je suis heureux que vous l'ayez mentionné pour que nous puissions l'explorer un peu.

Monsieur Kloster, pourriez-vous éclairer ma lanterne? Dans une optique de protection civile, quelle est l'interaction entre les parties nord et sud de la province, la Ville d'Edmonton et le Partenariat de protection civile de la région de la capitale en ce qui concerne la planification, la formation, l'équipement et le financement? Je ne suis pas sûr de bien comprendre.

M. Kloster: Sénateur Day, peut-être en essayant de répondre à votre question pourrais-je vous parler quelque peu de la responsabilité municipale par rapport aux équipes de première intervention. Il est clair que toutes les municipalités de l'Alberta sont responsables des services d'incendie, des services médicaux d'urgence et, dans une large mesure, des coûts afférents aux activités policières, quoique ces coûts sont assumés par les contribuables locaux.

Quand il s'agit de questions qui transcendent nos frontières et qui touchent d'autres municipalités de l'Alberta, c'est au gouvernement provincial qu'il incombe alors d'intervenir, et c'est à lui de démêler les différences de frontière. Cela pose parfois problème en ce sens qu'on se heurte à un dilemme du fait qu'une municipalité n'a pas forcément envie de dépenser l'argent de ses contribuables au profit d'une autre. C'est pourquoi lorsque j'ai présenté M. Hill, j'ai indiqué que notre approche était quelque peu unique en son genre dans la région de la capitale, car nous comprenons fort bien que c'est se lancer dans un champ politiquement miné que d'amener une vingtaine de municipalités et différentes entreprises du secteur privé à travailler ensemble quand on sait que des questions comme le financement, la formation et la coopération ne se prêtent pas naturellement à ce genre de processus.

Nous nous sentons ici dans la région de la capitale quelque peu gênés, parce que nous devons assurer notre capacité de financer les activités que nous menons, qu'il s'agisse du coût des investissements ou des frais généraux, et pour cela nous nous tournons vers les autres ordres de gouvernement, d'abord le gouvernement provincial, puis le gouvernement fédéral afin d'obtenir les fonds dont nous avons besoin pour travailler au-delà des frontières.

Cela vous aide-t-il un peu?

Le sénateur Day: Qui possède l'équipement? La planification est-elle faite en parallèle par la municipalité? Est-ce qu'il existe un groupe distinct qui fait de la planification, par exemple le groupe de M. Hill, sans consulter un autre groupe qui fait de la planification concertée de Red Deer aux Territoires du Nord-Ouest?

Mr. Kloster: Senator Day, in Alberta the provincial government has set in place legislation that allows for municipalities to in fact care for their jurisdictions in a planning sense. So we are all under an obligation to put in place a plan that will help our communities advance some sort of support mechanism if something does go wrong. It starts with provincial legislation and then it is embodied in local legislation. So that is in place in Alberta.

When we talk about going beyond our boundaries, and you have a couple of examples today, Chief Wolsey has indicated that seven Alberta cities got together with the province to talk about how, from a provincial perspective, we would strategize.

Not all of those cities have a mandate from their local jurisdiction to do that, but they felt it was important enough, from a provincial perspective, to work together. That is why the City of Edmonton stepped up to the plate and volunteered to be the lead agency in Alberta and purchase this equipment.

In the Capital Region, again, as you see with our partnership here, we really do not have the jurisdiction, other than what we can muster through cooperation agreements, to move forward in that joint-planning kind of initiative.

So those are some political hurdles or obstacles that municipalities have to come to grips with. As well, while we are moving forward with some success, there are still those obstacles that we have to deal with on a monthly basis.

Senator Day: Is the emergency equipment that we saw this morning purchased by the municipality or purchased by the municipality through various grants, including the JEP funds through the Office of Critical Infrastructure Protection and the provincial government or municipal government portion? Is it purchased with the idea that it is for the greater region and will be shared with the greater region?

Mr. Kloster: Senator Day, the answer to your question, in part, is yes. The vast majority of the equipment that the City of Edmonton employs, whether it is EMC, fire rescue, or police, is City-of-Edmonton owned. The pieces of equipment that come through our provincial partners or our federal partners are in the form of grants and tend to have strings attached. For example, with respect to the piece of equipment you saw this morning, the dollars were provided to us and we designed and built it. The expectation is that the City of Edmonton would respond with that beyond our boundaries. That would be part of the responsibility that we would have to Alberta and the federal government with respect to that equipment.

However, in terms of the overall expenditure pattern, those items funded by the provincial and federal government are quite minor in terms of overall emergency preparedness.

M. Kloster: Sénateur Day, en Alberta, le gouvernement provincial a mis en place une législation qui permet aux municipalités de faire de la planification pour elles-mêmes. Nous sommes donc tous tenus d'élaborer un plan pour aider nos collectivités à se doter d'un mécanisme de soutien dans l'éventualité d'un sinistre. Cette obligation émane de la législation provinciale, puis se traduit dans la réglementation locale. Voilà donc la situation en Alberta.

Lorsque nous parlons d'aller au-delà de nos frontières, et vous avez des exemples de cela aujourd'hui, le chef Wolsey a indiqué que sept villes de l'Alberta se sont mises ensemble avec la province pour établir une stratégie dans une optique provinciale.

Toutes ces villes n'ont pas un mandat de leurs électeurs, mais elles ont estimé néanmoins qu'il était suffisamment important, d'un point de vue provincial, de travailler de manière concertée. C'est pourquoi la Ville d'Edmonton a pris l'initiative et s'est portée volontaire pour agir à titre d'organisme principal en Alberta chargé de l'acquisition de cet équipement.

Dans la région de la capitale, comme vous pouvez le voir d'après notre partenariat aujourd'hui, nous ne sommes pas vraiment investis d'un pouvoir comme tel, si ce n'est que nous pouvons, grâce à des accords de coopération, faire des progrès dans le cadre d'une initiative de planification conjointe.

Voilà donc le genre d'embûches ou d'obstacles politiques auxquels les municipalités se heurtent. De plus, s'il est vrai que nous avons réalisé des avancées avec succès, reste qu'il existe encore des obstacles avec lesquels nous devons composer sur une base mensuelle.

Le sénateur Day: L'équipement d'urgence que nous avons vu ce matin a-t-il été acheté avec l'argent de la municipalité ou par la municipalité grâce à différentes subventions, y compris les fonds du PCPC alloués conjointement par le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile et le gouvernement provincial ou la municipalité? L'a-t-on acheté sachant qu'il servirait à l'ensemble de la région et qu'il serait partagé avec l'ensemble de la région?

M. Kloster: La réponse à votre question, sénateur Day est oui, en partie. La très grande majorité de l'équipement qu'utilise la Ville d'Edmonton, pour les services médicaux d'urgence, d'incendie ou de police, appartient à la ville. Les équipements qui nous viennent de nos partenaires provinciaux ou fédéraux sont achetés grâce à des subventions qui sont généralement assorties de conditions. Ainsi, dans le cas de l'équipement que vous avez vu ce matin, on nous a donné l'argent et c'est nous qui l'avons conçu et construit. On s'attend en échange que la Ville d'Edmonton s'en serve à l'extérieur de son territoire. Cela ferait donc partie des obligations que nous imposent l'Alberta et le gouvernement fédéral relativement à cet équipement.

Mais, dans l'ensemble, les équipements financés par la province ou par le gouvernement fédéral ne représentent qu'une petite partie des dépenses globales au chapitre de la protection civile.

Senator Day: As I understand the submission, I think it was Mr. Hill or Mr. Black who indicated that if the standards set by OCIEP are to be met the ongoing training and maintenance of the equipment is going to be upwards of \$1 million a year; is that correct?

Mr. Kloster: Senator Day, that is correct. That is only part of the puzzle. Mr. Hill mentioned that we have in fact submitted an application to both the premier and the Prime Minister. That was an application that covered a wide variety of needs. It represents a multi-year plan. It does, in fact, go a lot farther than just the example of the \$1 million ongoing training that was mentioned earlier.

So the easier part, I guess, is the upfront capital. The very difficult part is the ongoing maintenance. I know the health jurisdictions are facing that same question around vaccines, initially purchasing the vaccines, but they have a shelf life and there is a tremendous expense in terms of making sure that shelf life is current.

Senator Day: The fact that when you made the purchase of the equipment you also purchased the training for that equipment and presumably some maintenance at the front end, at least to get it working well, I thought, was wise.

Do you get some direction with respect to that kind of purchasing process through OCIEP, or is this something that you have come up with on your own, this approach, which I think is a very wise one?

Second, do you share that with other municipalities, and say, "Look, this is a good idea"? We know of instances where equipment has been purchased with government grants, where the equipment is still sitting there because they cannot afford the training to use it. I was very pleased to hear what you said, and I am just wondering how it came about and how you are passing the word on to others.

Mr. Wolsey: During the process we determined that because the equipment would be distributed to seven different cities, without an appropriate training program the equipment would not be valuable to us. Hence, we did not feel that we could purchase any equipment if we did not have training accompanying it in the initial stage to ensure that we could then deploy the equipment.

One of the things that is important here is that not all of the equipment that you saw there is distributed to all seven municipalities. The larger portion of the equipment went to Calgary and Edmonton, with a smaller amount of equipment to those other jurisdictions. However, in each of those cases, training was included in the initial purchase.

Senator Day: Is the same kind of ongoing training and similar type of equipment purchased by Calgary and by Vancouver, to your knowledge?

Le sénateur Day: Si j'ai bien compris le témoignage que nous avons entendu, je crois que c'est M. Hill ou M. Black qui a indiqué que, pour que les normes du BPIEPC soient respectées, il faudra que la formation et l'entretien se fassent de façon permanente, ce qui coûtera plus d'un million de dollars par année. Ai-je bien raison?

M. Kloster: Vous avez raison, sénateur Day. Mais il ne s'agit là que d'un morceau du casse-tête. M. Hill a indiqué que nous avons en fait présenté une demande au premier ministre de la province et au premier ministre du Canada. Cette demande vise une multitude de besoins, dans le cadre d'un plan pluriannuel. Elle ne se limite pas, loin de là, à ce million de dollars pour la formation permanente dont il a été question tout à l'heure.

Le plus facile, c'est donc d'avoir le capital initial, alors que ce qui est très difficile, c'est d'assurer le maintien à long terme. La même question se pose dans le cas des vaccins que doivent acheter les autorités sanitaires. Il n'y a pas que le coût initial des vaccins, car ces vaccins ont une certaine durée de vie utile, et il en coûte très cher pour s'assurer que les stocks soient utilisables.

Le sénateur Day: La décision que vous avez prise d'acheter, en même temps que l'équipement, la formation nécessaire et, vraisemblablement, des services d'entretien, du moins au stade initial pour vous assurer que l'équipement fonctionne bien, était sage à mon avis.

Recevez-vous des directives en ce sens de la part du BPIEPC, ou est-ce là une façon de faire dont vous avez vous-même décidé et que je trouve très sage?

Deuxièmement, parlez-vous à d'autres municipalités de vos réussites? Nous savons que, dans certains cas, des équipements qui ont été achetés grâce à des subventions gouvernementales sont toujours inutilisés parce qu'on n'a pas les moyens de payer la formation nécessaire pour pouvoir s'en servir. J'ai été très heureux d'entendre ce que vous avez dit à ce sujet, et je me demande simplement comment vous en êtes arrivé à cette façon de faire et si vous faites en sorte que d'autres puissent profiter de votre expérience.

M. Wolsey: Pendant les étapes préparatoires, nous avions décidé que, comme l'équipement devait être réparti entre sept localités différentes, il ne nous serait d'aucune utilité sans une formation appropriée. Nous ne pensions donc pas pouvoir justifier l'achat de quelque équipement sans la formation voulue, au stade initial, pour que nous puissions mettre l'équipement en service.

Il convient de signaler que les équipements que vous avez vus ne se retrouvent pas tous dans les sept municipalités. La majeure partie d'entre eux sont allés à Calgary et à Edmonton, les autres localités ayant droit à certains équipements seulement. Dans tous les cas, cependant, la formation faisait partie de l'achat initial.

Le sénateur Day: Ce type de formation permanente fait-il également partie des achats d'équipements semblables à Calgary et à Vancouver à votre connaissance?

Mr. Wolsey: I cannot speak for Vancouver, but I can speak for Calgary. When we decided on and purchased the equipment, we wanted some continuity within the province, because to work together, we would need similar training. There is identical deployment equipment in both Edmonton and Calgary. Calgary does not have the decontamination unit that we have had in service for a long time, but they do have all of the other equipment that we are purchasing now for the CBRN.

Senator Day: Our interest is the good practices that you have developed here as a good model and a leader in this area. We would like to be able to see that that gets disseminated throughout the rest of Canada. Are these practices being shared outside of Alberta, via OCIEP, or do you have a dialogue with them on a regular basis?

Mr. Wolsey: I cannot say whether these things are being shared with other jurisdictions in Canada. I just know that this is the way we are doing it in Alberta.

Senator Day: Who would we talk to in order to find out whether the "Alberta approach" is being shared with OCIEP?

Mr. Wolsey: OCIEP are in communication with us. They know what we are doing. We have been very open with them about the process we have gone through, and Emergency Management Alberta. I have been communicating at every stage, even through the procurement stages of the equipment, with OCIEP.

Senator Day: I think that answers my question. You are fully open with them; you have maintained a dialogue with them. Whether they choose to share that with others, we will have to find out from them.

Mr. Hill: I think you told us about your submission and the replies that you got back from both the federal and provincial governments. Is that deemed to be a private or a public document? I ask because I wonder if you could share that with us. Do you feel comfortable in sharing the submission and the reply?

Mr. Hill: Certainly. I am free to share the submission with you. In fact, I brought a copy in case you asked, and I would be happy to leave it with you. I have only one. I did not bring the replies, the letters that we got back, but certainly we have no reason not to share them. We would be happy to supply them later.

Senator Day: I was particularly interested in the response where OCIEP indicated that they normally only respond to provincial requests for funding. I think that would be helpful to us.

M. Wolsey: Je ne saurais vous le dire dans le cas de Vancouver, mais je sais ce qu'il en est pour Calgary. Quand nous avons décidé d'acheter l'équipement, nous voulions avoir une certaine continuité à l'intérieur de la province, et nous savions que, pour pouvoir travailler ensemble, il nous faudrait une formation semblable. L'équipement qui est utilisé à Edmonton et à Calgary est identique. Calgary n'a pas l'unité de décontamination qui est en service chez nous depuis longtemps, mais elle a tous les autres équipements de protection CBRN que nous achetons.

Le sénateur Day: Ce qui nous intéresse, ce sont les pratiques exemplaires que vous avez réussi à mettre en oeuvre ici et qui font de vous un excellent modèle et un leader dans le domaine. Nous aimerions que ces pratiques soient connues à l'échelle du Canada tout entier. En faites-vous la promotion à l'extérieur de l'Alberta, par l'entremise du BPIEPC, ou en discutez-vous à intervalles réguliers avec le BPIEPC?

M. Wolsey: Je ne saurais vous dire si on en fait la promotion auprès d'autres instances au Canada. Je sais simplement que c'est de cette façon que nous procédons en Alberta.

Le sénateur Day: À qui pourrions-nous nous adresser pour savoir si le BPIEPC est au courant de l'approche albertaine, si on veut?

M. Wolsey: Le BPIEPC est en contact avec nous. Le Bureau sait ce que nous faisons. Nous avons été très ouverts pour ce qui est de le tenir au courant du processus que nous avons suivi, tant avec le BPIEPC qu'avec les responsables de la protection civile en Alberta. J'ai été en contact avec le BPIEPC à toutes les étapes du processus, voire à toutes les étapes de l'acquisition de l'équipement.

Le sénateur Day: Je crois que cela répond à ma question. Vous êtes tout à fait ouvert avec le BPIEPC; vous maintenez le dialogue avec lui. Pour ce qui est de savoir s'il en fait la promotion auprès d'autres instances, c'est à lui qu'il faudra le demander.

Monsieur Hill, je crois que vous nous avez parlé de votre demande et des réponses que vous avez reçues du gouvernement fédéral et de la province. Ces documents sont-ils considérés comme des documents publics ou des documents confidentiels? Si je pose la question, c'est parce que je me demande si vous pourriez nous les communiquer. Vous sentiriez-vous à l'aise de nous remettre copie de votre demande et de la réponse?

M. Hill: Certainement. Je me sens tout à fait à l'aise de vous remettre copie de la demande. J'en ai même apporté un exemplaire pour le cas où vous me le demanderiez, et je serais heureux de vous le laisser. Je n'en ai qu'un toutefois. Je n'ai pas apporté les réponses, c'est-à-dire les lettres que nous avons reçues en réponse, mais il n'y a certainement rien qui nous empêcherait de vous les communiquer. Nous serions heureux de vous les envoyer plus tard.

Le sénateur Day: Ce qui m'intéresse tout particulièrement, c'est la lettre dans laquelle le BPIEPC a répondu qu'il ne traite généralement que les demandes de financement qui viennent d'une province. Je crois que cela nous serait utile.

Mr. Hill: Certainly. We would be happy to share that with you. It is an indication of the protocol we follow.

Senator Day: Yes.

Mr. Hill: In our particular partnership, just to give you an idea of how that works, we have a core team that meets on a monthly basis. We have invited Emergency Management Alberta to participate in those meetings, and as they are available they do participate. We also took the step of inviting OCIPEP to the table as well. The local OCIPEP representative, although I think wishing to be at the table, indicated to us that it would not be appropriate, that it would be appropriate that we deal with EMA.

Hence, even though we extended the invitation, and certainly it would be helpful to have OCIPEP at the table, we just were not able to do that.

Senator Day: Did National Defence say that they could deal with you directly?

Mr. Hill: National Defence do not sit as part of our core team on a monthly basis, but certainly twice a year we meet with the entire partnership. National Defence does send a representative as required. We see them at least a couple times a year.

Mr. Hill: Along with the RCMP.

The Chairman: This particular exchange is one of great interest to the committee. We understand that you have been working under protocols, if that is how we are going to describe them. We are interested in your views on how useful the current protocols are, or if there are ways that would provide better results or more effective results. We all understand how the Constitution works. Having said that, we can all think of a half a dozen ways when people find effective ways of communicating notwithstanding the Constitution.

Hence, we welcome any candid thoughts that you might have that would assist the committee in its deliberations on this subject.

Mr. Kloster: Mr. Chairman, I just wanted to add that while there are these rather thorny jurisdictional issues that we have to negotiate among, administratively we have had discussions with our provincial and federal counterparts. To date, the feedback we are getting to the application that you are going to be seeing has not been favourable; however, I am hopeful, perhaps maybe a bit too hopeful, that our counterparts both in the Alberta government and in Ottawa will understand the seriousness of our request and come forward to support us.

The Chairman: At the start of Senator Day's questioning, he jokingly wondered how we fit into coming and asking you these questions, and the answer is simple of course. We are here to see how OCIPEP is doing. We think you can tell us that better than

M. Hill: Certainement. Nous serions heureux de vous faire tenir ce document. Cela vous donnera une idée du protocole que nous suivons.

Le sénateur Day: Oui.

M. Hill: Pour vous donner une idée de la façon dont fonctionne le partenariat au sein duquel nous travaillons, sachez que nous avons un noyau restreint de personnes qui se réunissent tous les mois. Nous avons invité les responsables de la protection civile en Alberta à participer à ces réunions, et ils y participent dans la mesure de leur disponibilité. Nous avons également invité le BPIEPC à assister à ces réunions. Le représentant local du BPIEPC, même s'il avait voulu être à la table avec nous, si j'ai bien compris, nous a fait savoir que ce ne serait pas dans l'ordre des choses, qu'il faudrait que nous passions par les responsables de la protection civile en Alberta.

Ainsi, même si nous avons invité le BPIEPC à la table et qu'il aurait certainement été utile qu'il y soit, nous n'avons tout simplement pas pu obtenir sa participation.

Le sénateur Day: Le ministère de la Défense a-t-il dit qu'il pouvait traiter directement avec vous?

M. Hill: Le ministère de la Défense ne fait pas partie du noyau restreint de personnes qui se réunit mensuellement, mais nous rencontrons deux fois par an tous les membres du partenariat. Le ministère de la Défense envoie un représentant à ces rencontres au besoin. Nous avons des contacts avec le ministère au moins deux fois par an.

M. Hill: Ainsi qu'avec la GRC.

Le président: Cette discussion est d'un grand intérêt pour le comité. Nous savons que vous devez respecter certains protocoles, si c'est bien là le terme qui convient. Nous aimerions savoir ce que vous pensez de l'utilité des protocoles existants, ou encore si vous pensez qu'il y aurait d'autres moyens qui permettraient d'obtenir de meilleurs résultats ou des résultats plus efficaces. Nous savons tous ce que prévoit la Constitution. Cela dit, nous pouvons tous imaginer cinq ou six façons d'arriver à travailler ensemble et à communiquer de façon efficace en dépit de la Constitution.

Nous serions donc très heureux si vous pouviez nous dire franchement quelles seraient vos suggestions. Cela aiderait le comité dans ses délibérations sur cette question.

M. Kloster: Monsieur le président, je voulais ajouter que malgré les problèmes de compétence qu'il nous reste à départager, nous avons déjà eu des discussions sur le sujet avec nos homologues provinciaux et fédéraux au plan administratif. Jusqu'à maintenant, les réactions à la demande qui vous sera présentée ont été plutôt négatives. Toutefois, j'ose espérer, peut-être un peu naïvement, que nos homologues de l'Alberta et d'Ottawa comprendront le sérieux de notre demande, et nous appuieront.

Le président: Lorsque le sénateur Day vous a questionné, en plaisantant il a d'abord demandé comment il se fait que nous venions ici pour vous poser toutes ces questions, et bien sûr, la réponse à cela est simple. Nous sommes ici pour voir de nos

anyone else can, which is why we are eager to hear your views. We can take those views back to Ottawa, where we will incorporate them in what we have to say about the matter ultimately.

Chief, if you have something you would like to add, we would like to hear it.

Mr. Wolsey: Shortly after September 11, 2001, we felt overwhelmed by the number of white-powder incidences within the city. We actually met with the Armed Forces here in Edmonton. We held some joint exercises. Our goal was to see what facilities and equipment they had, and for them to see what facilities and equipment we had, in the event of a future need, so that we could share those resources and work together. It was slightly against the protocols for us to work with the Armed Forces without going through OCIPEP.

We participated in some informal exercises, jointly held, here in Edmonton. They were valuable; we learned a lot. As well, from what the Armed Forces told us, they learned a lot. The experience was one of sharing.

Regardless of protocols, at the street level we really need to get the job done, and we are willing to do what it takes to get that job done.

The Chairman: I think we have the same point of view: We have the same taxpayer, the same master, and I think we are collectively trying to address the same problem as best we can. I appreciate your comments.

Senator Wiebe: I do not know exactly how to put my question because it revolves around much of what we have talked about today up until now, and especially Senator Day's exchange with Mr. Kloster, and that is the various levels of government and how we adequately address the concern that all of us have. I want to be a little more blunt with OCIPEP.

When our committee was first formed, OCIPEP was one of our witnesses, and we listened to them with a tremendous amount of interest. At the completion of their presentation, my impression at least was, "Well, what a wonderful idea; what a wonderful concept; what a wonderful plan." My impression was that we have basically nothing to worry about in this country. However, after some pretty intensive questioning by members of the committee, we realized that that was just some idea somewhere. That is part of the reason we are out here talking to each and every one of you.

The notion of first responders is something that has evolved over years. At one time, in a small community, a fire department raised money to pay for its fire engine. When the community got a little bit larger, they asked the town to buy a fire engine. The result was that the town used tax dollars to make the purchase, so now the town wanted a say as to how the money was being spent. The city grows and now the provincial government comes along and says: "As first responders, we want you to do a bit more. We

propres yeux comment va le BPIEPC. Nous pensons justement que vous pouvez nous le dire mieux que quiconque, et nous nous réjouissons donc de pouvoir vous entendre là-dessus. Nous retournerons ensuite à Ottawa et nous en tiendrons compte lorsqu'il faudra que nous nous prononcions sur la question.

Chef, si vous souhaitez nous faire d'autres remarques, je vous cède volontiers la parole.

M. Wolsey: Peu de temps après le 11 septembre 2001, nous nous sommes sentis vraiment dépassés par le nombre d'incidents à la poudre blanche qui se sont produits en ville. Nous avons même rencontré les forces armées à Edmonton à ce sujet puis avons tenu des manoeuvres conjointes avec elles. Notre but était de nous renseigner sur leurs installations et leur matériel, elles voulaient savoir la même chose de nous, afin que dans l'éventualité où d'autres incidences se produiraient, nous serions en mesure de partager nos ressources et de collaborer. C'est plutôt contraire à nos règles cependant que de travailler avec les Forces armées sans passer d'abord par le BPIEPC.

Nous avons participé à des manoeuvres conjointes officielles ici même à Edmonton. Cela nous a été très utile car nous avons beaucoup appris. D'après ce que nous ont dit les militaires, eux aussi. Il y a vraiment eu partage.

Quelles que soient les règles, sur le plan concret, il faut que le travail se fasse, et nous prendrons les moyens nécessaires pour qu'il en soit ainsi.

Le président: Au fond, nous sommes du même avis: Nous faisons affaire aux mêmes contribuables, aux mêmes maîtres, et nous nous efforçons de résoudre le même problème du mieux que nous le pouvons. Je vous remercie de vos observations.

Le sénateur Wiebe: Je ne sais vraiment pas comment vous poser ma question, car elle reprend passablement ce dont nous avons déjà discuté aujourd'hui, et particulièrement les échanges entre le sénateur Day et M. Kloster. Elle porte en effet sur les divers ordres de gouvernement et sur la façon dont on doit répondre aux préoccupations de tout le monde à cet égard. Je vais cependant être un peu plus dur à l'endroit du BPIEPC.

Le BPIEPC a été l'un des premiers groupes à témoigner devant le comité, et nous l'avons écouté très attentivement. Une fois l'exposé terminé, je me suis dit qu'on avait présenté d'excellentes idées et de très bons plans. J'ai eu l'impression qu'au fond, nous n'avions pas à nous inquiéter du sort de notre pays. Toutefois, après un interrogatoire assez serré de la part des membres du comité, nous nous sommes rendu compte qu'il ne s'agissait vraiment que d'idées. C'est en partie pour cela que nous sommes ici et que nous discutons avec vous aujourd'hui.

La notion de premiers intervenants a évolué au fil des ans. À une époque, dans les petites collectivités, les services de pompiers devaient faire des collectes de fonds pour s'acheter des camions. Lorsque la municipalité prenait de l'expansion, ils demandaient aux autorités municipales de se charger de ce genre d'achat. Or, les autorités ayant puisé à même les deniers publics pour acheter le camion, elles tenaient à savoir comment ces sommes étaient dépensées. Après une autre expansion, le gouvernement

will put in some money, but we want some say as to how that money is being spent." Now, because of a terrorist threat among other things, the federal government has created OCIPEP, which says: "We want you to do more, but we want some say as to how that money is spent."

The result is that you people are going through a tremendously frustrating process trying to access that money. What I am afraid of is that the standards that are going to be required for the protection of our citizens right across this country may be jeopardized because there is not a smooth and easier way for you people to get the kind of funding and the kind of guidelines that you require from all three levels of government because each one wants a piece of the action.

My question is this: Because you provide the service, what would be your ideal world?

I will address this to Mr. Kloster. What would you like to see this committee recommend to OCIPEP as to how they should address this situation?

Mr. Kloster: Senator Wiebe, that is a very deep question. In attempting to address it, I would say that the federal government has the proper approach relative to our great country and looking at this from end to end. The federal government has a responsibility to coordinate at a particular level. The provincial governments throughout Canada, again, also have a responsibility, and their responsibility lies within their boundaries. However, both orders of government need to come to the reality that you have come to, that is, that the people on the ground, those who are closest to the incidents, are on the frontline doing whatever is needed.

I think the piece of the puzzle that appears to be missing right now is — one of the senators referred to it as the hand-off from one order of government to the other around the resource piece that is desperately required by first responders to take those resources and put them into action.

From a policy perspective, I think the federal government can play a very significant role for all Canadians by setting some broad policy parameters around response and response capabilities. The federal government has a role to play in soliciting the kinds of ideas that you are hearing here in Edmonton, in terms analyzing a community and discovering its peculiarities. As you know, communities are very different. The next step would be to take those ideas, screen them somewhat, and then set in place plans that are relevant and relative to regions.

This question is being faced throughout Canada, where you have many jurisdictions trying to work together. The political bumping and buffering is sometimes very problematic. This is particularly true of the Halifax/Dartmouth area, the Toronto area

provincial pouvait à son tour intervenir et demander des comptes. Tout en s'engageant à fournir des subventions, il tenait à ce que les premiers intervenants en fassent un peu plus et à avoir droit au chapitre sur la manière dont on dépenserait les sommes en question. Aujourd'hui, nous nous retrouvons dans la situation où en raison en partie de la menace terroriste, le gouvernement fédéral a créé le BPIEPC, qui à son tour demande aux autorités locales d'en faire davantage et tient aussi à avoir son mot à dire sur la façon dont on a dépensé les sommes.

À cause de tout cela, vous avez énormément de difficulté à obtenir ces fonds. Je crains que les normes à respecter si l'on veut protéger tous nos citoyens, où qu'ils soient dans notre pays, soient compromises, car vous n'avez aucun mécanisme simple pour obtenir le soutien financier ni les lignes directrices dont vous avez besoin de la part des trois ordres de gouvernement car chacun d'entre eux veut avoir son mot à dire.

Ma question est donc la suivante: Puisque c'est vous qui offrez le service, dans un monde idéal, comment se passeraient les choses?

Je vais poser la question à M. Kloster. Qu'aimeriez-vous que notre comité recommande au BPIEPC de faire face à cette situation?

M. Kloster: Sénateur Wiebe, vous posez une question très importante. Avant d'y répondre, je dirais que le gouvernement fédéral a adopté une démarche appropriée par rapport à notre grand pays et à l'ensemble de la question. C'est à lui qu'il incombe de coordonner les choses à un niveau donné. Les gouvernements provinciaux doivent eux aussi assumer des responsabilités en la matière, à l'intérieur de leurs frontières. Cela dit, les deux ordres de gouvernement doivent se rendre à la même évidence que vous, c'est-à-dire que ce sont les gens sur le terrain, ceux qui vivent là où se produisent les incidents, qui sont au front, les premiers à agir, quelle que soit l'action qui s'impose.

Il manque une pièce à ce puzzle à mon avis, et l'un des sénateurs en a parlé lorsqu'il a dit que chaque ordre de gouvernement a l'habitude de s'en remettre à l'autre lorsqu'il s'agit d'accorder le soutien urgent dont les premiers intervenants ont besoin pour agir.

Sur le plan stratégique, le gouvernement peut jouer un rôle très important au nom de tous les Canadiens, en adoptant des paramètres stratégiques généraux relatifs à l'intervention et aux capacités d'intervention. En effet, le gouvernement fédéral peut sonder les gens afin de connaître leurs idées en la matière, comme il le fait ici à Edmonton, étudier les collectivités et leurs caractéristiques. Vous savez sans doute qu'elles sont toutes très différentes. Il réunirait ensuite ces idées, ferait un tri puis adopterait des plans pertinents et adaptés à chaque région.

Le Canada tout entier fait face à cette question, car partout on fait affaire à plusieurs ordres de gouvernement qui essaient de travailler ensemble. Cependant, les heurts et les affrontements sont parfois assez problématiques. C'est particulièrement vrai des

and the Ottawa/Carleton area, where jurisdictions are beginning to think about this notion of larger regional operations.

We are moving forward, again, with this model of working with our neighbouring communities to try to develop the programs that we need at the local level.

Senator Wiebe: Do you have an organization nationally or provincially that you can share ideas with? One of the things that surprised me this morning at the fire hall were the two large units that were there. Each unit was designed by the people here in Edmonton as to what they want. If a group of firemen in Ottawa or Vancouver, or wherever, came up with a good idea, you adapted it. There did not seem to be any standardization as to equipment; it was a kind of seek-and-go.

Do you have any national organizations where you can share ideas or plans about what is needed in these areas?

Mr. Kloster: On the political front, Canadian municipalities have banded together and formed an association called the Federation of Canadian Municipalities. That is a Canada-wide local government thrust that interfaces between local government and the federal government. In the provinces, and Alberta is a good example, we have the Alberta Urban Municipalities Association, which represents the political interests of the urban municipalities in the province of Alberta. So from a political perspective there are those two particular organizations that help the interface.

At an administrative level, again there are a variety of mechanisms available. Canadian city managers have banded together in an association called the Canadian Association of Municipal Administrators. Internationally, there is the International City/County Managers Association. Both forums are designed to share ideas from an administrative perspective.

There is a variety of other mechanisms, as well. In fact, Edmonton is front and centre. Emergency medical services across Canada are currently forming a national body. In fact, Chief Rapanos is the chair of that national body. Chief Wolsey is heavily involved with his colleagues throughout Canada and internationally.

Therefore, at the local level, administratively we are trying to work together provincially and federally, in an effort to share some of those ideas. You will find that some of this local sharing does go on, because we realize that we are all in the same boat. It does not matter whether we are from Newfoundland or Saskatchewan or Alberta, we are all in the same boat trying to do the same things.

Senator Meighen: I wanted to follow on from something Senator Wiebe's questioning exposed.

régions de Halifax/Darmouth, de Toronto et d'Ottawa/Carleton, où les diverses autorités sont en train de s'interroger au sujet de ces vastes opérations régionales.

Nous allons de l'avant, encore une fois, en utilisant ce modèle de collaboration avec les collectivités avoisinantes, afin de concevoir les programmes dont nous avons besoin à l'échelle locale.

Le sénateur Wiebe: Existe-t-il une organisation nationale ou provinciale avec laquelle vous pouvez discuter de ces questions? L'une des choses qui m'a étonné ce matin, à la caserne de pompiers, a été de voir les deux grandes unités qui s'y trouvaient. Chacune d'entre elles avait été conçue par les gens d'Edmonton et répondait à leurs besoins. Si un groupe de pompiers d'Ottawa, de Vancouver ou d'ailleurs concevait une bonne idée, vous l'adaptiez. Il ne semblait pas cependant y avoir de matériel normalisé; on semble adapter les choses au fur et à mesure qu'elles se présentent, sur le tas.

Y a-t-il des organisations nationales avec lesquelles vous pourriez discuter de vos idées, de vos projets ou de vos besoins?

M. Kloster: Sur le plan politique, les municipalités canadiennes et ont formé la Fédération canadienne des municipalités. Elle regroupe toutes les administrations locales du Canada, et s'occupe d'établir des liens entre ces administrations locales et le gouvernement fédéral. Dans les provinces, et pour prendre l'exemple de l'Alberta, nous avons aussi des associations, comme l'Alberta Urban Municipalities Association, qui défend les intérêts politiques des municipalités urbaines auprès de la province. Il existe donc deux organisations qui peuvent nous aider à établir des liens avec les autres ordres de gouvernement.

Sur le plan administratif, là aussi il existe divers mécanismes. Les gestionnaires des municipalités canadiennes ont créé l'Association canadienne des administrateurs municipaux. À l'échelle internationale, il existe aussi l'International Association City/County Managers. Ces deux tribunes nous permettent de partager nos idées dans une perspective d'administration.

Il existe un éventail d'autres mécanismes aussi. D'ailleurs, la Ville d'Edmonton est à l'avant-garde. Les services de secours médicaux d'urgence à travers le Canada sont en train de mettre sur pied un organisme national. Et c'est le chef Rapanos qui préside cet organisme national. Le chef Wolsey travaille en collaboration étroite avec ses collègues dans toutes les régions du Canada et à l'étranger.

Au niveau local, donc, nous essayons de travailler en collaboration sur le plan administratif avec les autorités provinciales et fédérales en vue de partager certaines de ces idées. Vous allez constater que les responsables locaux communiquent entre eux dans une certaine mesure parce que nous savons que nous sommes tous dans le même bateau. Qu'on soit à Terre-Neuve, en Saskatchewan ou en Alberta, nous sommes dans la même situation et nous tâchons d'atteindre les mêmes objectifs.

Le sénateur Meighen: Je voudrais faire suite à un point soulevé par le sénateur Wiebe.

You mentioned that we are all in the same boat. Edmonton, it seems to me, has come up with a unique and intriguing organizational framework to deal with these situations. You have got all the possible stakeholders and participants involved.

How would another jurisdiction — and I can think of a number where there are similar challenges — know about this? It seems to me — and I would like your comment on this — that OCIPEP has a role in coordinating, collating, disseminating, maybe even saying this: “Let’s try to agree on a basic template going forward. Let’s agree that we have to do this regionally. Let’s agree that we have to involve a variety of stakeholders. Can we agree on that and move along that line, so that we are not paddling away in the dark?”

Mr. Kloster: Senator Meighen, I certainly would not disagree with you at all. I think that is a very good role for OCIPEP to play.

Senator Meighen: Are they playing it, in your view?

Mr. Kloster: Well, in my view, I think that is part of their role. Are they playing it perhaps to the level that I would like to see them play? I think there is always room for improvement.

Senator Meighen: Very diplomatic, Mr. Kloster.

Senator Banks: Why can we not get a fire truck that works in Toronto and that will work here and in Vancouver?

Senator Meighen: Even in Canada.

Senator Banks: You have said, at the beginning of your presentation, that the situation here is unique. Calgary does not have a petrochemical concentration like this. Sarnia does. Edmonton does. Does a cookie-cutter approach ever work?

Mr. Kloster: Senator Banks, in my humble opinion, I think each community is unique, each geographic region is unique. Each area needs to come to grips with that very question; each region need to understand what will work best for their community, their assets, their responsibilities. The cookie-cutter approach, while on the surface appearing to be the easiest way to do this, I have to agree is not always the most successful.

Communities best work when they are given the resources and allowed to understand, define, and then put in place plans for the community to develop. That means every community may develop differently. The metropolitan Edmonton area has developed very differently than others, very differently than the metropolitan Calgary area in the same province. Is one better than the other? If you ask my city council, you may get a variety of answers. What I am suggesting to you is that we are trying to forge a model that we think will work in the metro Edmonton area.

Vous avez mentionné que nous sommes tous dans le même bateau. Il me semble que la Ville d’Edmonton a conçu un cadre organisationnel unique et intrigant face à ces situations. Vous faites participer tous les intervenants possibles.

Comment les autorités dans une autre région du Canada — je connais un certain nombre de localités qui font face aux mêmes défis qu’ici — pourraient-elles savoir ce que vous faites ici? Il me semble — et j’aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez — que le BPIEPC a un rôle à jouer dans la coordination, l’intégration et la diffusion de ces idées. Le bureau pourrait peut-être même dire: «Mettons-nous d’accord sur un modèle de base. Adoptons une approche régionale et engageons-nous à faire participer un éventail d’intervenants. Pouvons-nous nous entendre là-dessus afin de ne pas éparpiller nos efforts?»

M. Kloster: Je suis tout à fait d’accord avec vous. Je crois que ce serait un très bon rôle pour le BPIEPC.

Le sénateur Meighen: Il joue ce rôle, à votre avis?

M. Kloster: À mon avis, cela fait partie de son rôle. Le joue-t-il dans la mesure où j’aimerais qu’il le joue? Je crois qu’il y a toujours place à l’amélioration.

Le sénateur Meighen: Vous êtes très diplomate, monsieur Kloster.

Le sénateur Banks: Pourquoi est-il impossible de trouver un camion d’incendie qui convient à Toronto, à Edmonton et à Vancouver?

Le sénateur Meighen: Même partout au Canada.

Le sénateur Banks: Au début de votre exposé, vous avez dit que la situation ici est unique. Calgary n’a pas la même concentration d’industries pétrochimiques. Cette concentration existe à Sarnia et à Edmonton. Est-il vraiment possible d’appliquer le même modèle à deux localités?

M. Kloster: Sénateur Banks, à mon humble avis, chaque localité est unique et chaque région est unique. Il faut toujours en être conscient; chaque région doit comprendre ce qui conviendra le mieux à sa collectivité, à ses actifs et à ses responsabilités. Je suis d’accord avec vous qu’on n’obtient pas toujours les meilleurs résultats si on applique le même modèle partout, même si cela peut sembler l’approche la plus facile.

La clé de la réussite, c’est d’accorder aux collectivités les ressources dont elles ont besoin et de leur permettre de comprendre, de définir et ensuite de mettre en oeuvre des plans à élaborer par la collectivité. Cela signifie que chaque collectivité peut adopter une approche différente. L’approche prise à Edmonton est très différente de celle adoptée par d’autres villes, y compris la ville de Calgary dans la même province. Est-ce qu’une approche est meilleure que l’autre? Si vous posez la question aux conseillers municipaux d’Edmonton, vous allez obtenir diverses réponses. Mais, comme je vous le dis, nous sommes en train d’élaborer un modèle qui nous semble convenir à la région métropolitaine d’Edmonton.

The Chairman: I am just concerned about the pejorative sound of the cookie-cutter comment. Really, what we are talking about is this: Are there opportunities for economies to be achieved and for shared learning between municipalities, recognizing that each municipality has a unique characteristic to it. I think that is really the direction that we are interested in.

Mr. Kloster: Mr. Chairman, I think the answer to your question obviously is yes. When we talk about the internal fabric of the community, though, that is where the differences are. However, as to whether there are certain things we have in common, the answer is absolutely yes. That is why I said I believe the federal government has a policy responsibility to help us with the parameters around which we can operate. That is the best place to implement that — a Canadian perspective. So I do not disagree with it.

Senator Meighen: Let us just define what “policy” means. If I were OCIEP, I would be trying harder than you would like to impose common standards. At the extreme, one would call that a cookie-cutter measure, which I do not agree with, personally. However, if I am doling out the money, which is what you are asking for, it is unlikely that I will say, “Here is the money; do whatever you want with it.” Let us live in the real world. We do not want a world of cookie cutters; nor, I suggest, do we want a world of “Here is the money; do whatever you want.” We have to find something in between.

My question is this: In your view, is it the role of OCIEP, in cooperation with all of you across the country, to develop that? Is it OCIEP’s responsibility to put forward a suggestion and see if they can get agreement on a number of common items? If so, are they doing that?

Mr. Kloster: Perhaps the way to answer that would be to reflect upon this notion about standards and parameters, in which Canadians are entitled to a certain level of security and protection. It is those broad parameters that I am speaking of. I can give you an Alberta example that will really hit the nail on the head.

In Alberta, the question of ground ambulance service and advanced pre-hospital care for the citizens of Alberta has been the subject of much debate. Alberta municipalities are unified in their stance that Albertans should in fact be provided with basic ambulance service at the basic life-support level and that that basic life-support level should be funded by the provincial government.

If, for example, communities decide they want, for whatever reason, to go to a higher level — and in Edmonton’s case we have; we have gone to the advanced life-support level — then the local tax base should pay that.

I am suggesting that federal guideline needs to be implemented around the minimum that all Canadians must expect, and it is around that minimum that I suggest the funding needs to come.

Le président: Je suis un peu préoccupé par le fait qu’on semble avoir parlé de modèle comme quelque chose de négatif. En fait, la question fondamentale est la suivante: Peut-on trouver des économies et communiquer des informations utiles en travaillant en collaboration avec d’autres municipalités, tout en reconnaissant que chaque municipalité possède ses caractéristiques uniques? Je pense que c’est là où nous voulons en venir.

M. Kloster: Monsieur le président, la réponse à votre question est sans aucun doute oui. Les différences, quant à elles, tiennent à la structure interne d’une collectivité. Cela dit, toutes les municipalités ont certainement des choses en commun. C’est pourquoi j’ai dit que le gouvernement fédéral, à mon avis, a la responsabilité stratégique de nous aider à définir les paramètres qui devraient sous-tendre notre approche. C’est le palier de gouvernement approprié car il faut prendre une perspective pancanadienne. Je suis donc d’accord avec vous.

Le sénateur Meighen: Définissons ce qu’on entend par «responsabilité stratégique». Si j’étais le BPIEPC, je j’exercerais des pressions plus fortes que vous ne voudriez pour imposer des normes communes. Prises à l’extrême, on pourrait dire qu’elles constitueraient un modèle, ce qui n’est pas ma façon de voir les choses, personnellement. Cependant, si je tiens les cordons de la bourse et que vous avez besoin de mon aide, il y a peu de chances que je dise: «Voici l’argent; faites-en ce que vous voulez.» Il faut être réaliste. D’un côté, il faut éviter d’imposer le même modèle partout; de l’autre côté, on ne peut pas tout simplement dire «Voici l’argent, faites-en ce que vous voulez.» Il faut trouver le bon équilibre entre les deux.

Ma question donc est la suivante: À votre avis, est-ce qu’il revient au BPIEPC, en collaboration avec tous les responsables, comme vous, dans les régions, d’élaborer cela? Est-ce que le BPIEPC a la responsabilité de faire des propositions afin de solliciter l’accord sur un certain nombre de choses? Si oui, joue-t-il ce rôle?

M. Kloster: Je vous dirais qu’il faut réfléchir à cette notion de normes et de paramètres, puisque les Canadiens ont droit à un certain niveau de sécurité et de protection. Ce sont ces paramètres généraux auxquels je pense. Je peux vous donner en exemple l’Alberta qui illustre bien mon point.

En Alberta, on débat beaucoup de la question des services ambulanciers et des soins spécialisés préhospitaliers. Les municipalités d’Alberta ont pris la position commune que les Albertains devraient bénéficier de services ambulanciers de base avec soins de base et que ces soins de base devraient être subventionnés par le gouvernement provincial.

Si une municipalité décidait, pour quelque raison que ce soit, d’accorder un niveau de soins plus élevé — c’est le cas à Edmonton, où nous offrons un niveau de soins spécialisés — l’assiette fiscale locale devrait défrayer ces coûts.

De même, il me semble que toute directive fédérale devrait viser des normes minimales auxquelles tous les Canadiens auraient droit, et les fonds devraient être accordés en fonction de ces

The next important piece is the accountability piece. Give us the dollars, let us perform, and then we will justify and we will measure outcomes. I think that is fair.

When we stand here and say we need federal government support, we are not just asking with a blind handout. We are saying that we have a plan, we understand what we think the parameters are, we want to deliver and we are willing to measure our outputs.

Senator Meighen: Okay. Agree.

Whose responsibility is it, in your view, to get that in place across the country?

Mr. Kloster: Again, it is a federal government responsibility. OCIPEP seems to have a piece of the priority action; National Defence has a piece of the priority action.

We have a variety of different agencies that talk about Canadian security. You are going to be visiting tomorrow with another branch that deals with national security. Again, I am not familiar enough with the federal bureaucracy or structure to be able to provide you with a very knowledgeable answer about what areas should actually set these parameters and ensure that they are carried out.

Senator Meighen: Would you have any objection to OCIPEP doing it?

Mr. Kloster: Absolutely not. No, not at all.

Senator Meighen: In your world of emergency planning and whatnot, to what extent is the ordinary householders involved, educated, encouraged to provide for themselves in the event of an emergency?

Mr. Kloster: I will begin by offering a few remarks, and then perhaps some of the other first responders may be able to join me.

We have a number of programs in place around which we are helping our communities to understand how to deal with various levels of emergency, be it fire-related or health-related. We offer programs to our community around life-saving techniques, for example.

When it comes to the larger issues — and the tornado is a good example — we need to do an even better job of alerting our communities and our citizens to the potential of those kinds of events. Aside from that, it is important for us to do a good job of analyzing the risks locally, setting priorities and determining the likelihood of having to respond to those risks, and then investing in the preparedness piece, making sure that we actually can respond. In the end, quality of life is what is in the hearts and minds of Canadians, who want to be sure that their tax dollars are being invested in such a way that if something goes wrong the resources are in place to deal with it — the resources being first responders and the appropriate equipment.

normes minimales. Il faut aussi mettre l'accent sur la reddition de comptes. Les municipalités devraient recevoir les fonds, les dépenser et ensuite justifier les dépenses et en mesurer les résultats. C'est raisonnable, à mon avis.

Quand nous disons qu'il nous faut un appui du gouvernement fédéral, il ne s'agit pas d'un octroi de fonds sans condition. Au contraire, nous avons un plan, nous croyons comprendre les paramètres, nous voulons livrer les services et nous sommes prêts à mesurer les résultats.

Le sénateur Meighen: D'accord.

Qui croyez-vous devrait mettre ce système en place à travers le pays?

M. Kloster: Là encore, c'est une responsabilité du gouvernement fédéral. Le BPIEPC semble avoir un rôle primordial à jouer? La Défense nationale aussi.

Il y a toute une gamme d'organismes qui parlent de la sécurité nationale. Vous allez visiter demain un autre organisme qui est en partie responsable de la sécurité nationale. Là encore, je ne connais pas assez bien la bureaucratie ou la structure fédérale pour pouvoir vous dire exactement qui devrait élaborer ces paramètres et qui devrait en assurer la mise en oeuvre.

Le sénateur Meighen: Auriez-vous des objections à ce que ce soit le BPIEPC?

M. Kloster: Non, pas du tout.

Le sénateur Meighen: En ce qui concerne tous les aspects de la planification d'urgence, dans quelle mesure est-ce qu'on fait participer la population générale et dans quelle mesure est-ce qu'on la sensibilise et l'encourage à subvenir à ses propres besoins si un événement grave survient?

M. Kloster: Je vais d'abord faire quelques commentaires, et ensuite certains des autres premiers intervenants vont peut-être vouloir prendre la parole.

Plusieurs programmes existent déjà afin d'aider nos citoyens à comprendre comment réagir face à divers niveaux d'urgence, que ce soit un incendie ou une urgence sanitaire. Nous offrons, par exemple, des cours de sauvetage à la population.

Quand il s'agit de questions d'envergure — et la tornade en est un bon exemple — nous devons mieux informer les collectivités et les citoyens quant à la possibilité de ce genre d'événement. De plus, il est important pour nous de bien pouvoir analyser les risques à l'échelle locale, de fixer les priorités et de décider de la possibilité d'avoir à réagir à ces risques, et ensuite il faut faire les investissements voulus dans les préparatifs afin qu'on puisse réagir dans les faits. En bout de ligne, la qualité de vie est ce qui importe aux Canadiens, qui veulent être assurés que leur argent est investi de telle façon que s'il y a un gros problème, les ressources existent pour y faire face — les ressources étant dans ce cas-ci les premiers intervenants et l'équipement voulu.

Senator Meighen: I am intrigued by the reference that has been made a number of times today to the tornado. Am I dreaming, or was there not a tornado at a campground, a very serious one, about five years ago, or is five years really fifteen years?

Mr. Kloster: No, you are quite right. That was at Pine Lake, which is south of Edmonton. Edmonton was heavily involved in supporting the Alberta government and that community at the time.

Senator Meighen: So you had some sort of emergency response.

Mr. Kloster: Absolutely. We sent equipment and personnel to Pine Lake.

Senator Meighen: Is that the last time your plan has been tested by a real disaster, or has there been another one, and how often do you test the plan through an exercise?

Mr. Kloster: I will preface my remarks by saying that since September 11, 2001, the City of Edmonton has taken a look at our emergency preparedness, the result being the important realization that we have to ratchet up our capabilities. Therefore, we created the Office of Emergency Preparedness. In fact, Mr. Bob Black is its director. As you can see, the City of Edmonton is moving forward with a renewed interest around this whole question of emergency preparedness.

Having said that, we have responded over the last number of years to a variety of events that potentially could have been very serious events. Needless to say, we are very thankful that they did not materialize. Edmonton was plagued, as were other communities, with the white-powder scares. Those white-powder scares really did tax our resources.

We have not had any real emergency within the city of Edmonton. Outside of our boundaries, we have gone to the support of other communities, be it big fires or an event in the Red Deer area where there was in fact a spill. We have been able to deal with things within what I will call the normal day-to-day realm of activities for a very busy emergency response area.

Senator Meighen: Can you do an exercise? Are they done?

Mr. Kloster: Yes. In fact, we have a multi-year plan that will see us not only doing individual training of response personnel in the fields but table-top exercises. In fact, we have a major table-top exercise planned for the end of 2003. In 2004, we will do an actual field exercise, which will focus on CBRN-event capabilities.

The Chairman: I have not heard any mention of sour gas or sour-gas blowout. Is that something that you gentlemen would deal with, or would the private sector handle that?

Le sénateur Meighen: Je suis très intéressé par la tornade qui a été mentionnée à plusieurs reprises aujourd'hui. Est-ce que je rêve, ou n'y a-t-il pas eu justement une tornade dans un terrain de camping, une tornade majeure, il y a à peu près cinq ans ou est-ce que c'était il y a 15 ans?

M. Kloster: Non, vous avez tout à fait raison, c'était à Pine Lake, au sud d'Edmonton. Edmonton a beaucoup participé en aidant le gouvernement de l'Alberta et la communauté à ce moment-là.

Le sénateur Meighen: Alors il y donc eu une intervention d'urgence.

M. Kloster: Tout à fait. Nous avons envoyé de l'équipement et du personnel à Pine Lake.

Le sénateur Meighen: Est-ce que c'est la dernière fois que votre projet a été mis à l'essai dans une situation de catastrophe réelle, ou est-ce qu'il y a eu une autre occasion et à quelle fréquence faites-vous des simulations?

M. Kloster: Je vais commencer en disant que depuis le 11 septembre 2001, la Ville d'Edmonton a évalué nos préparatifs d'urgence et il en résulte que nous devons améliorer nos capacités. Donc, nous avons créé le Bureau des préparatifs d'urgence. En fait, M. Bob Black en est le directeur. Comme vous pouvez le voir, la Ville d'Edmonton va de l'avant avec un nouvel élan autour de toute cette question des préparatifs d'urgence.

Ceci étant dit, nous avons répondu au cours des dernières années à une série d'événements qui auraient pu être très graves. Il va sans dire que nous sommes bien heureux que cela n'ait pas été le cas. Edmonton a été frappée, comme tant d'autres communautés, par la peur de la poudre blanche. Ces peurs entourant la poudre blanche ont vraiment mis à l'épreuve nos ressources.

Nous n'avons pas eu de situation d'urgence réelle à l'intérieur de la ville d'Edmonton. À l'extérieur, nous avons appuyé d'autres collectivités, qu'il s'agisse des grands incendies ou un d'événement dans la région de Red Deer où il y a eu un déversement. Nous avons pu régler ces choses-là dans ce que j'appellerais le quotidien des activités dans une région de protection civile très occupée.

Le sénateur Meighen: Est-ce que vous pouvez faire une mise en situation? Est-ce qu'on en fait?

M. Kloster: Oui. Au fait, nous avons un projet pluriannuel en vertu duquel nous prévoyons faire non seulement la formation individuelle du personnel qui serait appelé sur le terrain, mais aussi des exercices de table. Au fait, il y aura un exercice majeur à la fin de 2003. En 2004, nous allons faire un exercice sur le terrain, et nous allons nous pencher plus particulièrement sur nos capacités en cas d'événement CBRN.

Le président: Je n'ai pas entendu parler de gaz acide ou d'éruption de gaz acide, est-ce que c'est quelque chose dont vous vous occuperiez, ou est-ce que ce serait la responsabilité du secteur privé?

Mr. Wolsey: We could address that, but that is generally dealt with by the private sector, where the oil companies deal with private-sector organizations.

Senator Smith: You mentioned the white-powder scares. When we were at the fire station this morning, we were told on our walk-through that there seemed to be a disproportionate number of white-powder scares here. Were they all bona fide errors in judgment, or was there any mischief? If there was mischief, did you go after the responsible people?

Mr. Kloster: I will give you my answer, and then I will ask Inspector Grue to provide you with his comments.

Clearly, when these events were happening, there were a number of them that were mistakes, things that I think people perhaps were a little overanxious about, given what was going on in the United States. However, we had some examples where clearly it would lead one to believe that it was not an error, that there may have been, I think as you call it, somebody up to mischief. I know the police service has been involved in some of those.

Mr. Grue: Senator Smith, we, too, were involved in dozens and dozens of these incidents, and I can say very confidently that many of them, if not most of them, were pranks, and we do pursue criminal charges when the evidence is available. Unfortunately, it is very difficult more often than not to get the evidence to lay a charge. However, most of these incidents were pranks.

Senator Smith: I hope you nail the perpetrators if it is possible to send out a message, because it is costly.

Mr. Kloster: Senator Smith, if I could just, again, give the media a bit of a pat on the back. We had several frank discussions with our local media about this when these events were going on, and the media cooperated, I think, to a large extent in downplaying these white-powder scares. No one wants to raise the visibility of these hoaxes. So, again, I think we tried to work very hard with the local media.

Senator Cordy: I should like to follow up on something that Senator Meighen asked regarding how involved the general public is in terms of what they should do in an emergency. In November, I heard a woman from France who was involved in emergency preparedness for France, and she spoke about an explosion that had taken place in the fall of 2001 — I think the city was Toulouse, but I am not positive. The explosion took place shortly after September 11, so many people in the community thought it was another terrorist attack; as a result, there was a lot of panic.

The explosion caused a lot of deaths; it caused communications to be closed down and highways to be closed down. The people who were slightly injured or who were with people who were

M. Wolsey: On pourrait intervenir, mais normalement c'est réglé par le secteur privé, car les sociétés pétrolières font affaire avec des organisations du secteur privé.

Le sénateur Smith: Vous avez mentionné les événements liés à la poudre blanche. Lorsque nous étions à la caserne de pompiers ce matin, on nous a dit lors de notre tournée qu'il y avait un nombre plus élevé que la normale de ce genre d'événements ici. Est-ce qu'il s'agissait dans tous les cas d'erreurs de jugement, ou est-ce qu'il y avait méfait? S'il y avait méfait, avez-vous poursuivi les gens en cause?

M. Kloster: Je vais vous donner ma réponse et ensuite je demanderai à l'inspecteur Grue de vous faire part de ses commentaires.

Il est clair que lorsque ces incidents se sont produits, plusieurs étaient des erreurs, choses dont les gens s'inquiétaient trop, compte tenu de ce qui se passait aux États-Unis. Cependant, il y eu quelques exemples où on pouvait clairement croire qu'il ne s'agissait pas d'une erreur, que quelqu'un faisait peut-être exprès pour semer la pagaille, comme vous avez dit. Je sais que la police est intervenue dans certains de ces cas.

M. Grue: Sénateur Smith, nous aussi, nous sommes intervenus maintes et maintes fois dans ces incidents, et je peux vous dire en toute franchise que l'on jouait des tours dans bien des cas, sinon dans tous les cas, et nous essayons de porter des accusations au criminel lorsque nous avons des preuves. Malheureusement, la plupart du temps, il est très difficile d'obtenir les preuves nécessaires pour porter des accusations. Cependant, la plupart de ces incidents étaient le résultat de tours que quelqu'un jouait.

Le sénateur Smith: J'espère que vous allez attraper les auteurs, ne serait-ce que pour envoyer un message, parce que cela coûte très cher.

M. Kloster: Sénateur Smith, si je peux me permettre encore une fois, je voudrais féliciter les médias. Lorsque ces incidents se sont produits, nous avons eu plusieurs discussions franches avec les médias locaux à ce sujet, et les médias ont coopéré, je crois, dans une large mesure en minimisant ces alertes à la poudre blanche. Personne ne veut donner plus de visibilité à ces mauvaises plaisanteries. Donc, encore une fois, je crois que nous avons déployé de grands efforts auprès des médias locaux.

Le sénateur Cordy: J'aimerais revenir à une question que le sénateur Meighen a posée à propos du niveau de sensibilisation du grand public quant à ce qu'il faut faire en cas d'urgence. Au mois de novembre, j'ai entendu des commentaires d'une Française qui participait à des préparatifs d'urgence en France, et elle parlait d'une explosion qui s'était produite à l'automne de 2001 — et je crois que c'était à Toulouse, mais je ne suis pas sûre. L'explosion s'est produite peu après le 11 septembre, donc beaucoup de Toulousains croyaient qu'il s'agissait d'un autre attentat terroriste; par conséquent, il y a eu beaucoup d'affolement.

L'explosion a causé beaucoup de décès; elle a interrompu les communications et on a dû fermer des autoroutes. Les gens qui étaient légèrement blessés ou qui accompagnaient des blessés ont

injured attempted to take them to the hospitals, instead of waiting for emergency crews to come to them, with the result that the highways all became blocked and the emergency crews were unable to get to the injured people.

Do you educate the people of Edmonton as to what they should do if there is an emergency, whether it is a natural emergency, like a hurricane or explosion, or a man-made emergency? Do the people of Edmonton know what to do?

Mr. Kloster: Senator Cordy, if I could attempt to answer that. The answer is simply that our plans go right to the very heart of that question. Our plans talk about how will we manage an event, both in the immediate sense and in the larger sense. In putting together the teams that will try to plan for an event, the objective is to bring together as many of those components as you can, to deal with anticipated and unanticipated components to that particular event.

Clearly, there are never have enough resources. I was at the International City Managers conference, where people who are involved in security for Israel talked to about 4,000 city managers about what is happening in Israel. Daily life there is totally different than life here. People regularly expect to be stopped on the street, stopped and searched; it is a way of life. Here, we have to balance that with overreaction. We have to weigh the potential, the probability of something happening, versus putting in place steps, including education, when it may not be necessary. We have to keep a good balance.

Senator Cordy: How would communication be given to the people in case of an emergency? I am talking the general public, because we discussed earlier communication among the partners in emergency preparedness. How would the leaders communicate to the public as to what they should do?

Mr. Kloster: Again, I think depending on where you are in Canada — let's say Alberta — certain parts of the province have the ability to access the public broadcasting network. Hence, specific information can be targeted to those who have either television or radio transmission. Fallback positions would be utilizing police and fire vehicles with loudspeakers or PA systems to evacuate people.

There is a variety of mechanisms that we would use. The more remote you get, the more difficult it becomes to do that. However, I think the point has been made that communication is something that you can never have enough of.

Senator Cordy: Just for clarification purposes, who determines the role of the NGOs — I am thinking of, for example, the Salvation Army, the Red Cross, St. John Ambulance?

Mr. Hill: That is part of the partnership. Thus far, the partnership sees each organization coming to the table, recognizing that we all have a role in emergency preparedness.

essayé de conduire les victimes à l'hôpital, au lieu d'attendre l'arrivée des équipes d'intervention d'urgence, et par conséquent, toutes les autoroutes ont été engorgées et les équipes d'intervention d'urgence n'ont pas pu se rendre jusqu'aux blessés.

Est-ce que vous dites aux résidents d'Edmonton ce qu'il faut faire en cas d'urgence, qu'il s'agisse d'une catastrophe naturelle, comme un ouragan ou une explosion, ou d'une situation d'urgence causée par l'homme? Est-ce que les résidents d'Edmonton savent ce qu'il faut faire?

M. Kloster: Sénateur Cordy, permettez-moi d'essayer de vous répondre. La réponse, simplement dite, c'est que nos plans ciblent cette question directement. Nos plans précisent comment nous devons gérer un incident, à la fois dans l'immédiat, et dans un sens plus large. En rassemblant les équipes d'intervention chargées d'essayer de planifier un tel incident, l'objectif consiste à réunir le plus grand nombre d'éléments possible pour pouvoir faire face aux aspects anticipés et imprévus associés à cet événement.

Évidemment, il n'y a jamais assez de ressources. J'ai assisté à une conférence de l'Association internationale de gestion urbaine, où des représentants chargés de la sécurité en Israël ont expliqué à environ 4 000 gestionnaires urbains ce qui se passe en Israël. La vie quotidienne là-bas est complètement différente de la nôtre. Les gens s'attendent à ce qu'ils soient arrêtés dans la rue régulièrement et fouillés; cela fait partie de la vie. Ici, il faut établir un équilibre entre cela et une réaction excessive. Nous devons évaluer la possibilité, la probabilité d'un incident, et la mise en place de mesures, y compris l'éducation, lorsque ces mesures ne sont peut-être pas nécessaires. Il faut garder un bon équilibre.

Le sénateur Cordy: Comment communiqueriez-vous avec les gens en cas d'urgence? Je parle du grand public, parce que plus tôt, nous avons parlé de la communication entre les partenaires qui participent à la protection civile. Comment est-ce que les responsables communiqueraient pour expliquer au grand public quoi faire?

M. Kloster: Encore une fois, je crois que selon où l'on habite au Canada — disons que c'est en Alberta — certaines régions de la province peuvent avoir accès au réseau de radiodiffusion publique. Donc, on peut envoyer des renseignements ciblés à l'auditoire de la télévision ou de la radio. Une solution de rechange serait l'utilisation des véhicules de police ou de pompiers équipés de haut-parleurs ou de systèmes de sonorisation pour évacuer les gens.

Nous utiliserions divers mécanismes. Plus la région est éloignée, plus il est difficile de faire cela. Cependant, je crois qu'on le dit assez clairement qu'il n'y a jamais trop de moyens de communication.

Le sénateur Cordy: Pour préciser, qui définit le rôle des ONG — et je pense, par exemple, à l'Armée du Salut, à la Croix-Rouge et à l'Ambulance Saint-Jean?

M. Hill: C'est la responsabilité du partenariat. Jusqu'ici, le partenariat rencontre chaque organisme qui participe, sachant que nous avons tous un rôle à jouer dans le domaine de la

We are really there to support ourselves and those around us so that we have a coordinated approach.

The first thing we would do, should we receive sufficient funding to go forward with a partnership, is begin to work on specific protocols and roles. That is the first step in going to a real emergency plan. Right now, there is great benefit in the partnership in just coordinating and speaking and informally talking. However, we need a more formalized approach, where roles are clearly identified.

Mr. Kloster: Our regional group did an inventory of what was available in the region, from the municipal, provincial, and private sector, in terms of equipment, support, training. So from that perspective, we have a fairly good extensive view of what is available, whether it is in the hands of a private-sector company or a municipality in our Capital Region.

Senator Cordy: So you have an inventory of all the available resources within the community, or most?

Mr. Kloster: I would not say all, but certainly those that might be called upon in times of crisis.

Senator Cordy: Who would do the calling upon? Your department, Mr. Kloster, is that who would call on the various agencies?

Mr. Kloster: This is a very good question. In fairness, Mr. Hill and our partners in the CREPP have done a marvellous job, but it needs to be backstopped. To a certain extent, the City of Edmonton has had to do just that, to backstop, provide the resources, the support, to carry on this really important regional initiative. That is one of the pieces that we are looking to other orders of government to help us with.

Senator Cordy: Mr. Hill, you mentioned that it is important to have the support of the federal government. Are you speaking specifically about funding?

Mr. Hill: I was trying to be as specific as I could. That is indeed where we are, because the emergency practitioners, if you like, have looked at it, looked at resources, looked at where we need to go, put a long-term plan together. However, the plan will move forward very slowly without sufficient financial support to move it forward.

Senator Atkins: This question is directed to the chief. You have an event that takes place in Ottawa every year — I am not sure of the title of the organization. It involves international fire chiefs. In any event, I have been very impressed with that organization. For a number of years, members of fire departments from across the country have come to Ottawa. They often get in touch with their MP or senator. They bring with them a list of policy interests that they want presented to the federal government. It is my impression that this is a really solid organization. I think you

protection civile. Nous sommes vraiment là pour nous aider et pour aider ceux qui nous entourent, pour que nous ayons une approche coordonnée.

Si jamais nous recevions un financement adéquat pour aller de l'avant avec un partenariat, nous commencerions par définir les protocoles et les rôles précis. C'est la première étape de la préparation d'un véritable plan d'urgence. A l'heure actuelle, il y a de grands avantages au partenariat au plan de la coordination et des discussions formelles et informelles. Cependant, nous avons besoin d'une approche plus formelle, dans laquelle les rôles sont clairement identifiés.

M. Kloster: Notre groupe régional a dressé un inventaire de ce qui est disponible dans la région, de la part de l'administration municipale, du gouvernement provincial et du secteur privé, aux plans de l'équipement, du soutien et de la formation. Donc, de ce point de vue-là, nous avons une assez bonne vue d'ensemble de ce qui est disponible, que ce soit les sociétés du secteur privé ou une municipalité dans notre région de la capitale.

Le sénateur Cordy: Donc, vous avez un inventaire de toutes les ressources disponibles au sein de la collectivité, ou de la plupart?

M. Kloster: Je ne dirais pas toutes les ressources, mais certainement de celles dont nous pourrions avoir besoin en cas de crise.

Le sénateur Cordy: À qui feriez-vous appel? Est-ce que c'est votre service, monsieur Kloster, qui lancerait l'appel à ces différents organismes?

M. Kloster: C'est une excellente question. Pour être juste, M. Hill et nos partenaires au PPCRC ont fait un excellent travail, mais il nous faut un filet de sécurité. Dans une certaine mesure, c'est exactement ce que la Ville d'Edmonton a dû faire, agir comme filet de sécurité, en fournissant les ressources et l'appui afin de continuer cette initiative régionale importante. Nous aimerions avoir de l'aide des autres paliers du gouvernement pour cet aspect-là.

Le sénateur Cordy: Monsieur Hill, vous avez dit que l'appui du gouvernement fédéral était important. Parlez-vous plus précisément de financement?

M. Hill: J'ai essayé d'être le plus précis possible. C'est exactement là où nous en sommes, parce que les intervenants en cas d'urgence, si vous voulez, ont examiné la situation, les ressources et ce que nous devons faire pour préparer ensemble un plan à long terme. Cependant, le plan n'avancera pas très rapidement sans un soutien financier adéquat.

Le sénateur Atkins: Cette question s'adresse au chef. Vous avez chaque année un événement qui a lieu à Ottawa — je ne suis pas sûr du titre de l'organisme. Les chefs pompiers internationaux y participent. En tous les cas, cet organisme m'a beaucoup impressionné. Depuis plusieurs années, des pompiers des différents services à travers le pays se rendent à Ottawa. Souvent, ils communiquent avec leur député ou leur sénateur. Ils apportent avec eux une liste des politiques d'intérêt qu'ils veulent présenter au gouvernement fédéral. J'ai l'impression que

underestimate the impact that you make when you go to Ottawa and you call on MPs and senators.

There is an opportunity for you, in trying to get the message through, to put together an agenda. I know it is organized under the international chair, but it seems to me there is a tremendous opportunity to get your message across, if it is possible to coordinate it through that organization.

Do you wish to comment?

Mr. Wolsey: Yes. I do wish to comment. Actually, the organization you are talking about is the International Association of Firefighters, which is the union. It is not the fire chiefs who make that presentation.

We, as fire chiefs, probably do not have resources available to go to Ottawa to provide for a lobby group, nor would we be encouraged to do so by our city councillors. The staff of the fire departments funds that; it is the staff who are supporting fire departments and fire chiefs across the country to lobby for the issues we think are important for our fire service. However, it is not the fire chiefs who actually do that; it is our union staff, and they fund it out of their own pockets.

Senator Atkins: Do you see a possibility of using that as a vehicle for some of the requirements that you have?

Mr. Wolsey: I would hate to admit that I actually support that and encourage the union to go lobby the government, but it probably does happen.

Senator Atkins: I just think maybe you can take that model and apply it. That is all I am saying. It is something you might think about.

My next question is about environment. Environment is, of course, a three-level responsibility, but in relation to what we are talking about here, it is really a provincial consideration. How does the provincial government's environment department fit with what you are planning and what you are doing?

Mr. Hill: Within CREPP, we do not have environment directly represented. Our provincial link is through Emergency Management Alberta. If I take off my CREPP hat, environmental issues tie into emergency planning very clearly; it is certainly a component. I will not speak for the City of Edmonton — they are certainly capable of speaking for themselves — but within CREPP, currently we do not have the linkage. Our linkage in the province is through Emergency Management Alberta.

Senator Atkins: Should it be greater?

cet organisme est vraiment solide. Je crois que vous sous-estimez l'impact que vous avez lorsque vous vous rendez à Ottawa et que vous communiquez avec des députés et des sénateurs.

Vous avez l'occasion ici, en essayant de faire passer le message, de préparer un programme. Je sais que c'est organisé sous les auspices du président international, mais il me semble que ce serait une occasion inouïe pour vous de faire passer votre message s'il y a moyen de coordonner les choses en passant par l'organisation.

Voudriez-vous faire un commentaire à ce sujet?

M. Wolsey: Oui, volontiers. L'organisme dont vous parlez, c'est l'Association internationale des pompiers, et c'est en fait un syndicat. Ce ne sont pas les chefs des services d'incendie qui font cet exposé.

Nous, les chefs des services d'incendie, n'avons probablement pas les moyens de nous rendre à Ottawa pour faire du lobbying, et nos conseillers municipaux ne nous encouragent pas à le faire d'ailleurs. C'est le personnel des services d'incendie qui finance ce genre d'activités. Le personnel soutient les services d'incendie, et les chefs des services d'incendie parcourent le pays d'un bout à l'autre pour promouvoir les enjeux qui sont importants à nos yeux. Cela étant, ce ne sont pas les chefs des services d'incendie qui font la promotion comme tel, puisque ce sont nos représentants syndicaux qui le font de leur propre poche.

Le sénateur Atkins: Pensez-vous être en mesure d'utiliser ce genre d'activités pour faire valoir certains de vos besoins?

M. Wolsey: Je suis obligé d'admettre que je suis pour ce genre d'activités et que j'encourage les syndicats à faire pression sur le gouvernement, mais c'est probablement ce qui se passe.

Le sénateur Atkins: Peut-être pourriez-vous tout simplement prendre ce modèle et l'appliquer. C'est tout ce que je voulais dire. Peut-être est-ce une chose à laquelle vous pourriez réfléchir.

Ma question suivante porte sur l'environnement. L'environnement est bien entendu une responsabilité des trois ordres de gouvernement, mais par rapport à ce dont nous sommes en train de discuter ici, il ressort que c'est vraiment une considération provinciale. Comment le ministère de l'Environnement de votre province cadre-t-il avec vos plans et vos activités?

M. Hill: Au sein du PPCRC, l'environnement n'est pas directement représenté. Notre lien provincial se fait par le truchement d'Emergency Management Alberta. Si j'enlève ma casquette du PPCRC, je dirais que les questions environnementales ont trait à la planification de la protection civile de manière très claire; c'en est une composante. Je ne me ferai pas le porte-parole de la Ville d'Edmonton — la ville a certainement des porte-parole capables de s'exprimer en son nom — mais je vous dirai qu'au sein du PPCRC, nous n'avons pas ce lien à l'heure actuelle. Notre lien avec la province passe par Emergency Management Alberta.

Le sénateur Atkins: Ce lien devrait-il être resserré?

Mr. Hill: I see the opportunity for it to be greater, because quite frankly emergency and disaster management crosses over these.

I will speak from my own company's perspective. We have an emergency planning steering committee within my own company. That steering committee is very active. It involves people from the environment, from security, from various businesses within the company that are on-the-ground people, and so that is what happens if you go down a level from here. Our company is not unique. This is probably what is going on in most companies in most municipalities.

Mr. Wolsey: I will comment from the City of Edmonton perspective. The driving force on developing our dangerous goods team was an environmental concern to deal with spills and those kinds of things, to mitigate environmental issues. That has been the driving force, the reason we began the process in the beginning.

Mr. Kloster: Senator Atkins, I will make a comment also. Matters of the environment are of keen importance to us. In fact, they play such a high priority with us we created the Office of the Environment. To that end, Edmonton has won a number of awards for being good stewards of the environment. We want to continue down that path, specifically, of making sure that the way we deal with the environment is first and foremost on our minds.

Senator Banks: EPCOR, which is Mr. Hill's company, is an acronym for Edmonton Power Corporation. It has one shareholder, which is the City of Edmonton. It is a publicly owned utility.

Senator Atkins: I note that there are fire departments that engage in international exchanges — and I am talking about the fire chief here. Are there any exchanges within the province, and/or across Canada?

Mr. Wolsey: We do participate in international exchanges. In fact, we are currently in discussions with local departments within Alberta about participating in some exchanges. Our goal would be to do some exchanges with local — gain some expertise from those people on their issues, provide some back to them, and hopefully we can do that inter-provincially as well.

We have come to realize that if we can exchange internationally, why not locally. There are some labour/management issues that need to be worked through, but it is a project that we are working on right now.

Senator Atkins: Chief Wolsey, you talk about each municipality, the uniqueness of designing and ordering equipment that applies to your own circumstances. Does that mean that the training is different?

M. Hill: Je vois la possibilité de le resserrer davantage, parce qu'en toute franchise, la gestion des urgences et des catastrophes touche tous ces aspects.

Je vous parlerai du point de vue de ma propre entreprise. Nous avons un comité directeur chargé de la planification de la protection civile. Ce comité directeur est très actif. Il est composé de représentants de divers domaines, dont l'environnement, des différents services au sein de l'entreprise, des gens sur le terrain, et c'est le genre de choses qu'on constate à ce niveau-là. Notre entreprise n'est pas unique en son genre. C'est probablement ce qui se passe dans la plupart des entreprises et dans la plupart des municipalités.

M. Wolsey: Je vais maintenant parler du point de vue de la Ville d'Edmonton. La force motrice derrière la création d'une équipe chargée des matières dangereuses est née d'une considération environnementale, c'est-à-dire de nettoyer les déversements et autres accidents du genre afin d'atténuer les risques pour l'environnement. Telle a donc été la force motrice, la raison pour laquelle nous avons entamé le processus.

M. Kloster: Monsieur le sénateur Atkins, je ferai aussi un commentaire. Les questions environnementales sont d'une importance capitale pour nous. En fait, elles représentent une grande priorité pour nous, si bien que nous avons créé le Bureau de l'environnement. Cet effort a valu à Edmonton de nombreux prix de bonne intendance environnementale. Nous voulons poursuivre dans cette voie, notamment pour faire en sorte que les considérations environnementales soient toujours présentes dans nos esprits.

Le sénateur Banks: EPCOR, qui est l'entreprise de M. Hill, est un acronyme d'Edmonton Power Corporation. Cette entreprise a un seul actionnaire, la Ville d'Edmonton. C'est une entreprise publique de service public.

Le sénateur Atkins: Je constate qu'il y a des services d'incendie qui s'engagent dans des échanges internationaux — et je parle du chef du service d'incendie. Existe-t-il des échanges au sein même de la province ou du Canada.

M. Wolsey: Nous participons à des échanges internationaux. En fait, nous négocions avec des services locaux en Alberta au sujet de la participation à certains échanges. Notre but serait de faire des échanges avec des services locaux pour bénéficier du savoir-faire des gens au sujet de questions les intéressant, pour mettre à leur disposition notre savoir-faire, et nous espérons aussi faire des échanges interprovinciaux.

Nous nous sommes dit que si nous pouvons faire des échanges au niveau international, pourquoi ne pas le faire au niveau local! Il y a quelques difficultés syndicales-patronales qui ont besoin d'être réglées d'abord, mais c'est un projet sur lequel nous travaillons actuellement.

Le sénateur Atkins: Monsieur Wolsey, vous avez parlé de chaque municipalité ayant des besoins qui lui sont propres en matière de conception et de commande d'équipements qui s'appliquent à ses propres circonstances. Cela veut-il dire que la formation est différente aussi?

Mr. Wolsey: Basic training is the same. In fact, across North America, there is some basic standard training. However, there is uniqueness to the various areas. For example, we do not have much call for shipboard firefighting in the Edmonton area, whereas on both coasts that becomes a fairly big issue for them and a big challenge.

There is some uniqueness to the community, but the basic firefighting and what we use in Edmonton is NFPA standards, which is a standard that is accepted across North America by most fire departments, and then on the offshoots of that to do the specialized training.

Senator Atkins: When you say “across North America,” that means that if there are any advantages you can take from the experiences in the United States you are more than delighted to adapt them or apply them?

Mr. Wolsey: Absolutely. And we talked about communications being an important factor. With the progress of the Internet and our opportunity to access through the Internet some of the experiences of other departments, we are moving at, I guess, lightning speed right now in developing fire services.

There was a time, when I first joined the fire service, when we seemed to be plodding along. We have progressed more in the last five years than in the previous 20. So we are moving quickly, just like the rest of society, in developing our fire service.

Senator Atkins: Is there any really significant procedure that came out of the experience from the fire departments in New York that would be useful or helpful to your own applications here?

Mr. Wolsey: Absolutely. The New York experience came at a dreadful cost. We probably, in the similar circumstances, would have responded exactly the same as New York responded, and we would have had devastating losses just like New York City. We have all learned from that. We have learned to step back and take a hard look at our situation before we jump in. Firefighters traditionally have been the people who run headlong into the situation to resolve it and to be the heroes, and now we are looking at how we can better utilize our resources in order not to put our people at risk.

We are taking more interest in how we command the situation rather than just reacting in a knee-jerk fashion to an incident, without gathering the information that is necessary, and then being able to communicate that correctly to our crews.

In New York, and we talk about communications again, firefighters were still entering the towers after the first tower had collapsed. Police officers were exiting those towers because they had been given the information from the helicopters, but that information was never transferred to the fire service.

M. Wolsey: La formation de base est la même. En fait, à l'échelle de l'Amérique du Nord, la formation de base est sensiblement uniforme. Cela dit, différentes régions ont différentes caractéristiques. Par exemple, dans la région d'Edmonton, nous ne recevons pas vraiment d'appels pour lutter contre des incendies à bord de navires, tandis que dans les régions côtières, cela pose particulièrement problème.

Les collectivités ont certes des caractéristiques qui les distinguent, mais la formation de base des pompiers et les normes utilisées à Edmonton sont celles de la NFPA, norme qui est reconnue à l'échelle de l'Amérique du Nord par la plupart des services d'incendie, et en plus de cela, nous avons une formation spécialisée.

Le sénateur Atkins: Quand vous dites «à l'échelle de l'Amérique du Nord», cela signifie-t-il que si vous pouvez tirer des avantages de l'expérience des États-Unis, vous êtes plus que disposé à adapter des pratiques ou à les appliquer?

M. Wolsey: Absolument. Nous avons dit que la communication est un facteur important. Grâce aux progrès d'Internet et à notre capacité d'accéder, par Internet, à certaines des expériences d'autres services d'incendie, le développement des services d'incendie se fait, à mon avis, à une vitesse éclair.

Il fut un temps, notamment quand j'ai commencé ma carrière, où les services d'incendie semblaient évoluer d'un pas lourd. Nous avons progressé plus vite au cours des cinq dernières années que durant les 20 années précédentes. Nous avançons donc d'un pas rapide, tout comme le reste de la société d'ailleurs, pour ce qui est du développement dans notre service d'incendie.

Le sénateur Atkins: L'expérience des services d'incendie à New York a-t-elle fait ressortir une procédure importante qui serait utile dans votre contexte à vous?

M. Wolsey: Absolument. L'expérience de New York a été acquise à un coût atroce. Dans des circonstances similaires, nous aurions probablement réagi exactement de la même manière que New York l'a fait, et nous aurions essuyé des pertes désastreuses tout comme la ville de New York. Nous avons tous tiré des leçons de cette expérience. Nous avons notamment appris qu'il faut s'arrêter, bien réfléchir avant de se lancer dans une situation. Les pompiers ont traditionnellement été des gens qui foncent tout droit dans des situations pour venir en aide et être des héros, tandis que maintenant, nous sommes en train d'évaluer comment nous pouvons mieux utiliser nos ressources sans pour autant mettre en péril la vie de notre personnel.

Nous nous intéressons davantage à la manière de commander la situation plutôt que de réagir par réflexe à un incident, sans prendre le temps de recueillir les informations nécessaires et sans être en mesure de les communiquer à nos équipes.

À New York, et encore une fois il est question de communications, les pompiers essayaient encore d'investir les tours alors que la première tour s'était déjà effondrée. Les agents de police étaient en train d'évacuer les tours parce qu'ils avaient reçu l'information des hélicoptères, mais cette information n'a jamais été communiquée au service d'incendie.

As a result, we understand the importance of the link in communication between the various agencies, to gather the information necessary in order to make good decisions.

Senator Atkins: It gets back to communication.

Mr. Wolsey: It certainly does. Edmonton does operate a police helicopter. Although they are expensive to fund, they can provide a valuable resource for us on the ground by transmitting information not only verbally but by images, so that we can actually see the big picture as we manage an incident. Those are the kinds of things that we are working toward developing with the police force here in Edmonton.

Senator Forrestall: I do not know quite how it is handled, but you have pipelines running through the province. There could be an enormous increase in the amount of volatile product moving through your province.

Until today, had anybody had asked me, I would have told them I am sure it is the commercial companies involved, first the pipeline companies, the transportation companies themselves, and then the oil companies, that they would be the ones to move. I assume that is true, is it?

Mr. Wolsey: Senator Forrestall, that is true. For the most part, those companies will be involved in the mitigation of that. Fire departments across the provinces, though, may be requested to respond to those incidents on a first-responder basis. The role we play as firefighters is not necessarily to deal with the incident but to ensure the safety of the public while the incident is being handled by the private enterprise. In most cases, most fire services do not have the capability or the training to handle those kinds of incidences. There are specialty agencies to do that work.

Mr. Kloster: If I could just add to that comment. Part of the issue with the private sector and the transportation of goods and services is that they move them over public lands. In the case of Alberta, and Edmonton in particular, a new pipeline has just been opened up — it is a direct link to Chicago, providing major resources to the United States. That pipeline flows through our community. Those issues, the passage of these goods through public lands, create a tremendous potential risk for us, whether they be emergency medical, police or fire rescue.

Senator Forrestall: Will that continue? Do companies, apart from relying on the resources of in municipalities such as Edmonton, have their own equipment? Do they have their own capacities — not just shut down a pipeline between two points and fix the break in between? There must be something more involved.

Par conséquent, nous comprenons maintenant l'importance d'assurer la liaison et la communication entre les divers organismes concernés pour recueillir l'information nécessaire et prendre les bonnes décisions.

Le sénateur Atkins: Tout revient à la communication.

M. Wolsey: Tout à fait. La Ville d'Edmonton a un hélicoptère de police. Bien que cher à financer, ce service peut nous fournir des informations précieuses à nous, qui sommes sur le terrain, en nous transmettant des renseignements non seulement verbaux mais par images aussi, si bien que nous pouvons avoir une vue d'ensemble au moment où nous gérons un incident. Voilà le genre de choses que nous travaillons à élaborer de concert avec les forces de police ici à Edmonton.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas comment on s'y prend exactement, mais vous avez des pipelines qui traversent l'ensemble de votre province. Cela pourrait accroître considérablement le volume de produits volatils traversant votre province.

Jusqu'à présent, si quelqu'un m'avait posé la question, j'aurais répondu que cela concerne certainement les entreprises privées, d'abord celles qui exploitent le pipeline, les sociétés de transport elles-mêmes, que c'était leur responsabilité. Je suppose que cela est vrai, n'est-ce pas?

M. Wolsey: Monsieur le sénateur Forrestall, vous avez raison. Pour la plupart, ces entreprises jouent un rôle dans l'atténuation des risques. Cela dit, les différents services d'incendie de la province pourraient être appelés à intervenir en cas d'incident en tant que premiers intervenants. Notre rôle en tant que pompiers n'est pas forcément de régler l'incident, mais d'assurer la sécurité du public pendant que l'incident est traité par l'entreprise privée. Dans la plupart des cas, les services d'incendie n'ont pas la capacité ni la formation pour régler justement ce genre d'incident. Il existe des services spécialisés pour faire ce genre de travail.

M. Kloster: Avec votre permission, j'ajouterai quelque chose à ce commentaire. Le problème tient en partie au fait que les entreprises du secteur privé, les transporteurs de biens et les fournisseurs de services exercent leurs activités sur des terres publiques. Prenons l'exemple de l'Alberta, et d'Edmonton en particulier: un nouveau pipeline vient tout juste d'être installé — il s'agit d'un lien direct avec Chicago, qui fournit des ressources considérables aux États-Unis. Ce pipeline passe par notre collectivité. Des considérations comme le passage de ces marchandises par des terres publiques créent pour nous un potentiel de risque énorme, que ce soit pour les services médicaux d'urgence, pour la police ou pour les services d'incendie.

Le sénateur Forrestall: Cette pratique est-elle censée se poursuivre? Les entreprises, à part le fait qu'elles dépendent des ressources des municipalités comme la Ville d'Edmonton, possèdent-elles leurs propres équipements? Ont-elles leurs propres capacités? Je ne parle pas uniquement de la fermeture du pipeline entre deux points le temps de colmater une brèche? Il faut qu'il y ait autre chose.

What I am wondering is how you will cope with it. I come from Nova Scotia, and in 37 years when we overtake Alberta as the great producer of oil and natural gas, when we replace you as the largest petrochemical centre in North America, outside of Iraq, I am not sure that we have plans in place to deal with it.

However, since you have been thinking about it for 30, 40, 50 years now, half a century, how do you cope with it? Has experience proved that the commercial companies involved, pipelines and producers, owners and potential buyers, alone are capable of handling this complex movement?

Mr. Wolsey: Most large petrochemical companies are good corporate citizens and take responsibility for their infrastructure. Either they have emergency crews on standby or their own crews on call, or they have contact with commercial vendors who can deliver that service for them.

In Kuwait a number of years ago, Canada's supplier responders were some of the people who put out the majority of those oil well fires. They came out of Red Deer. So there are facilities here within Alberta.

It is just like any other need in our capital area. When there is a need, and where there is available funding for that in the capital area, people rise to the occasion to deliver that service. That is what has happened here in Alberta. So as Nova Scotia moves on in their development, there will be people who rise up and say, "We can help you."

Senator Meighen: In 1993, I gather that the Edmonton fire department and emergency medical services were combined into one department. Can somebody confirm for me that that was a wise decision, that it has been helpful, or not. Also, can you tell me whether it exists elsewhere, this practice?

Mr. Kloster: I think your question is a good one for Edmonton. When the City of Edmonton amalgamated two front-line service delivery units back in the early 1990s, we did not do it the best way that we could have, and we have laboured with problems at the field level for about 10 years.

I can sit before you today and tell you that the City of Edmonton's model for the emergency response department is a model that is working. It is a model that has taken some time to put in place. It has taken some time to understand the good things that both a fire rescue service and an emergency medical service can share and what they cannot share.

So we have gone through 10 years of learning, and I think we are well on the road to putting in place a model that will work very well for us here. It is working now. It was not working two years ago.

Senator Meighen: Do you happen to know whether other jurisdictions have gone down the same path?

Je me demande simplement comment vous composez avec cette situation. Je suis originaire de la Nouvelle-Écosse, et dans 37 ans, quand nous aurons dépassé l'Alberta en temps que principal producteur de pétrole et de gaz naturel, quand nous vous aurons remplacé en tant que principal centre pétrochimique en Amérique du Nord, en dehors de l'Irak, je ne suis pas sûr que nous ayons des plans en place pour composer avec ces enjeux.

Cela étant, comme vous réfléchissez à la question depuis 30, 40 ou 50 ans maintenant, soit depuis un demi-siècle, comment composez-vous avec la situation? L'expérience montre-t-elle que les entreprises commerciales concernées, exploitants de pipelines et producteurs, propriétaires et acheteurs potentiels, peuvent à elles seules gérer ce mouvement complexe?

M. Wolsey: La plupart des grandes sociétés pétrochimiques sont de bons citoyens et prennent leurs responsabilités par rapport à leur infrastructure. Elles ont soit des équipes d'urgence en permanence ou du personnel sur appel, sans compter qu'elles ont des contacts avec des fournisseurs commerciaux qui peuvent fournir ce service pour leur compte.

Au Koweït, il y a quelques années, c'est à des équipes d'intervention canadiennes qu'on a fait appel pour éteindre une bonne partie des puits de pétrole en feu. Ces équipes étaient de Red Deer. Il existe donc des capacités ici en Alberta.

Il en va de même pour tout autre besoin dans notre région de la capitale. Quand un besoin se fait sentir, quand le financement est disponible dans la région de la capitale, les gens se montrent à la hauteur de la tâche et fournissent le service. C'est ce qui s'est produit ici en Alberta. À mesure que les ressources naturelles se développeront en Nouvelle-Écosse, il y aura des gens qui se lèveront et diront: «Nous pouvons vous aider.»

Le sénateur Meighen: En 1993, la Ville d'Edmonton a combiné son service d'incendie et ses services médicaux d'urgence et en a fait un seul service. Quelqu'un peut-il me dire si cela a été une bonne décision, si cela a été utile? Pouvez-vous me dire aussi si cette pratique existe aussi quelque part ailleurs?

M. Kloster: Je pense que votre question est très pertinente pour Edmonton. Quand la Ville d'Edmonton a amalgamé deux services de première ligne au début des années 90, elle ne l'a pas fait aussi bien qu'elle aurait pu, et nous avons dû composer avec différents problèmes sur le terrain pendant une dizaine d'années.

Je peux vous dire avec certitude que le programme d'intervention d'urgence de la Ville d'Edmonton est un modèle efficace. Il a pris du temps à comprendre ce qu'un service de pompiers et des services médicaux d'urgence peuvent et ne peuvent pas partager.

Alors nous avons vécu 10 ans d'apprentissage, et je crois que nous avons fait beaucoup de progrès dans la mise en place d'un modèle qui fonctionnera très bien pour nous ici. Le modèle a déjà fait ses preuves, mais ce n'était pas le cas il y a deux ans.

Le sénateur Meighen: Savez-vous par hasard si d'autres villes ont fait la même chose?

Mr. Kloster: There are a variety of models and a variety of locations throughout North America and Canada where you have models like ours, a partial integrated model; in other words, we have two front-line delivery service units providing unique service. We share certain things that we have in common. A good example would be dispatch services. That is the partial model that we have here; it works well.

There are fully integrated models, where you have fire rescue and EMS both within the same department, using similar kinds of equipment. There are also models where there are totally separate units.

There are others grappling with this same question that Edmonton was, most notably Calgary and Ottawa. There are a variety of communities trying to understand where we can leverage service delivery, where we can achieve economies of scale and provide the taxpayer with a good return. We have not always done it right, though.

The Chairman: Superintendent Grue, I notice that nowhere on the chart is CSIS mentioned. Are they part of the process you have here? Are you getting intelligence briefings from them, and are they part of your emergency preparedness planning and program?

Mr. Grue: We do participate in the briefing process through the RCMP, the commissioner's office. Once every two weeks we are debriefed as to security issues, intelligence issues. As far as the CSIS being part of this CREPP initiative, no, they are not.

The Chairman: Is this a deficiency, from your perspective?

Mr. Grue: At the present time, we are developing a liaison between the police service and Bob Black's office with respect to intelligence issues. We have not noted any problems with the protocol that we have set up at the present time — not to say that in the future we may have to adjust that. However, at the present time, I would have to say it is working, that it is not a problem for us.

Senator Banks: If it is working, that means that you believe that CSIS is fully informing the RCMP, because you say that you get your information from the RCMP; do you believe that?

Mr. Grue: We would have no way of knowing. We are confident that the RCMP is passing along to us all the information that applies to our situation here.

Mr. Wolsey: Mr. Chairman, I have one more comment to make in regards to training. It is a real concern that I have.

It appears that any training that the federal government wishes us to partake in will be given to us in Ottawa. While it is wonderful that if they are going to give us training it will happen in Ottawa, and everyone wants to go to Ottawa from time to time, the challenge we have is that we have limited resources within our own communities. When we send our people to Ottawa for

M. Kloster: D'autres villes nord-américaines et canadiennes ont utilisé des modèles semblables au nôtre, un modèle partiellement intégré; autrement dit, nous avons deux unités qui fournissent des services de première ligne et qui relèvent d'un service unique. Nous partageons certains services que nous avons en commun, tels que les services de répartition. Voilà notre modèle partiel; il fonctionne très bien.

Il existe des modèles totalement intégrés, où les services d'incendie et les services médicaux d'urgence se trouvent au sein d'une même section et où ils utilisent le même genre d'équipement. Il existe également des modèles où ces deux services seraient des unités totalement distinctes.

D'autres villes sont confrontées à ce même problème, notamment Calgary et Ottawa. Plusieurs collectivités tentent de voir où elles peuvent partager les services, où elles peuvent réaliser des économies d'échelle et en même temps donner au contribuable un bon rendement. Mais nous n'avons pas toujours eu raison.

Le président: Monsieur Grue, je constate que le tableau ne fait aucune mention du SCRS. Fait-il partie de votre programme? Le SCRS vous donne-t-il des séances d'information sur le renseignement, ou fait-il partie de votre programme de mesures d'urgence?

M. Grue: Nous participons au processus d'information par l'entremise de la GRC, le bureau du commissaire. Aux deux semaines, nous assistons à une séance d'information sur le renseignement. Quant à la participation du SCRS dans le PPCRC, non, il ne participe pas à cette initiative.

Le président: Est-ce un désavantage, à votre avis?

M. Grue: Nous sommes en train de créer des liens entre les services policiers et le bureau de Bob Black pour ce qui est des questions de renseignement. Nous n'avons décelé aucun problème quant au protocole actuel — mais nous devons peut-être le changer à l'avenir. Mais pour le moment, je dirais que tout fonctionne bien, et que cela ne nous pose aucun problème.

Le sénateur Banks: Si tout va bien, cela veut dire que vous croyez que le SCRS divulgue tous les renseignements à la GRC, car vous dites que vous obtenez vos renseignements de la GRC; le croyez-vous?

M. Grue: Nous n'avons aucun moyen de le confirmer. Nous sommes convaincus que la GRC nous transmet les renseignements relatifs à notre situation.

M. Wolsey: Monsieur le président, j'ai une dernière chose à ajouter concernant la formation. C'est une chose qui me préoccupe beaucoup.

Il semble que toute formation offerte par le gouvernement fédéral aura lieu à Ottawa. C'est très bien de nous offrir une formation à Ottawa, et tout le monde veut s'y rendre à l'occasion, mais nous devons composer avec les ressources limitées que nous avons dans nos collectivités. Lorsque nous envoyons des gens à Ottawa pour la formation, nous devons payer le temps

training, it means overtime on both sides — the person going to Ottawa plus the replacement — and it becomes a real impediment to us receiving the training.

It would be much better if training were delivered locally; it would be much better if we moved the trainers rather than the students. There would be huge savings for the federal government if that were done.

The Chairman: Mr. Kloster, on behalf of the committee, I should like to thank you and your colleagues very much. It has been a very instructive afternoon. We came here to learn. We have learned a great deal.

I should like to ask if we can have our research staff get in touch with you afterwards. Usually we think of our best questions about 10 minutes after you have left the room. If we could follow up in writing, that would be very helpful to us, if we have further questions.

In the meanwhile, on behalf of the committee, let me say that I was very impressed with the presentation. There appears to be a very cohesive approach here. As I mentioned at the outset, the advance briefing material was very helpful to us, and we are very grateful to you for assisting us in the course of our work.

We look forward to meeting with you again in the not-too-distant future.

The committee adjourned.

OTTAWA, Monday, February 3, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:10 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good afternoon, I call this meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence to order. Today we continue our study on the need for a national security policy by focusing on the role of first responders. My name is Colin Kenny, I am a senator from Ontario and I serve as chair of this committee.

With me today is our deputy chair, the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. He served the constituents of Dartmouth as their member of the House of Commons for 25 years. For the past 12 years he has been their senator. Throughout his parliamentary career he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the

supplémentaire sur deux fronts — à la personne se rendant à Ottawa et à son remplacement — et cela nous empêche parfois d'obtenir la formation.

Il serait de loin préférable d'offrir la formation sur place; il serait de loin préférable de faire déplacer les formateurs plutôt que les étudiants. Le gouvernement fédéral pourrait ainsi économiser beaucoup d'argent.

Le président: Monsieur Kloster, au nom du comité, je tiens à vous remercier ainsi que vos collègues. Cet après-midi a été très révélateur. Nous sommes venus ici pour apprendre. Nous avons appris beaucoup de choses.

J'aimerais vous demander si nous pouvons demander à nos attachés de recherche de communiquer avec vous plus tard. D'habitude, nous pensons à nos meilleures questions environ 10 minutes après que vous avez quitté la salle. Si nous avons d'autres questions et si nous pouvons communiquer avec vous par écrit, ce serait très utile pour nous.

Entre-temps, au nom du comité, permettez-moi de vous dire que j'ai été très impressionné par votre exposé. Il me semble que vous avez une approche qui est très solide. Comme je l'ai mentionné au début, les renseignements que vous avez fournis au préalable ont été très utiles, et nous vous sommes très reconnaissants pour toute votre aide dans le cadre de nos travaux.

Nous espérons vous revoir dans un avenir prochain.

La séance est levée.

OTTAWA, le lundi 3 février 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 14 h 10 afin d'étudier, pour ensuite en faire rapport, le besoin de doter le Canada d'une politique en matière de sécurité nationale.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) préside les travaux.

[*Traduction*]

Le président: Bonjour. Je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, nous reprenons notre étude du besoin de doter le Canada d'une politique nationale en matière de sécurité en examinant le rôle des premiers intervenants. Je m'appelle Colin Kenny, je suis sénateur de l'Ontario et c'est moi qui suis président de ce comité.

Assiste également à cette réunion aujourd'hui notre vice-président, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse, M. Michael Forrestall. Il a été au service de ses électeurs de Dartmouth en tant que député à la Chambre des communes pendant 25 ans, et depuis 12 ans, il les représente en tant que sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il a suivi de près les dossiers liés à la défense et a fait partie de divers comités

Canadian Forces, as well as representing Canada at NATO Parliamentary Assembly meetings.

Senator Joseph Day, who is from New Brunswick, is a graduate in electrical engineering from the Royal Military College in Kingston and a lawyer. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful career as a private practice attorney in the areas of patent and trademark law and intellectual property issues. Senator Day is Deputy Chair of the Standing Senate Committee on National Finance. Currently, that committee is looking at the financial framework for federally funded arm's-length foundations. He is also a member of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, a committee that is just starting a study on the current state of media industries.

Senator Norman Atkins is from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He has also served as an adviser to former Premier Davis of Ontario. A graduate in economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, he received an honorary doctorate in civil law from that institution in 2000.

During his time as a senator, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans and is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs. Currently, he serves as Chair of the Senate Conservative caucus. He is also Deputy Chair of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

On my far right is Senator Tommy Banks. Senator Banks is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers, an international standard-bearer for Canadian culture. From 1968-83, he was host of *The Tommy Banks Show*. He has also served as guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and the United States. He is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying the Nuclear Safety and Control Act.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to study the subjects of security and defence. Over the past 18 months we have completed a number of studies. After a seven-month period looking at major issues facing Canada, we produced in February 2002 a report entitled: "Canadian Security and Military Preparedness."

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. Thus far, we have released three reports on various aspects of national security. The first is entitled, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," published in September 2002. The second, "For an extra 130 Bucks ... Update on Canada's Military Financial Crisis,

parlementaires, y compris le Comité spécial mixte créé en 1993 pour étudier l'avenir des Forces canadiennes, et enfin, il a représenté le Canada au sein des assemblées parlementaires de l'OTAN.

Le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick, est diplômé en génie électrique du Collège militaire royal de Kingston et est également avocat. Avant sa nomination au Sénat en 2001, il a mené une belle carrière d'avocat en clientèle privée, se spécialisant en droit des brevets, des marques de commerce et de la propriété intellectuelle. Le sénateur Day est vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. À l'heure actuelle, ce comité étudie le cadre financier dans lequel s'inscrivent les fondations sans lien de dépendance qui reçoivent un soutien financier du gouvernement fédéral. Il fait également partie du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, lequel vient de lancer une étude sur la situation des industries liées aux médias.

Le sénateur Norman Atkins représente l'Ontario. Il a été nommé au Sénat en 1986 après avoir oeuvré dans le secteur des télécommunications. Il a également été conseiller de l'ancien premier ministre de l'Ontario Bill Davis. Diplômé en sciences économiques de l'Université Acadia de Wolfville, en Nouvelle-Écosse, il a reçu un doctorat honorifique en droit civil de ce même établissement en l'an 2000.

Depuis que M. Atkins est au Sénat, il s'est fait le champion des anciens combattants de la marine marchande et travaille au sein de notre Sous-comité des affaires des anciens combattants. À l'heure actuelle, il est président du caucus conservateur du Sénat ainsi que vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À mon extrême droite se trouve le sénateur Tommy Banks. Le sénateur Banks est une figure connue des Canadiens, car c'est un de nos artistes de spectacle les plus polyvalents et accomplis, et un digne représentant de la culture canadienne à l'échelle internationale. De 1968 à 1983, il a été l'animateur de l'émission de télévision appelée *The Tommy Banks Show*. Il a également été invité à se produire comme chef d'orchestre par divers orchestres symphoniques du Canada et des États-Unis. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, lequel se penche présentement sur la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires.

Notre comité est le premier auquel le Sénat a donné le mandat d'étudier la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons effectué nombre d'études. Ainsi par exemple, après avoir consacré sept mois à l'examen de grands dossiers cruciaux pour le Canada, nous avons publié en février 2002 un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense».

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité de se pencher sur le besoin de doter le Canada d'une politique en matière de sécurité nationale. Jusqu'à ce jour, nous avons produit trois rapports qui abordent divers aspects de ce sujet, et dont le premier s'intitule: «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», et qui a été publié en septembre 2002. Le

A View from the Bottom Up,” was published in November 2002. The most recent one, entitled, “The Myth of Security at Canada’s Airports,” was published last month, January 2003.

Today we continue our work on the study of national security by focusing on first responders. In times of national emergencies or disasters we look to you to respond quickly and effectively. We look forward to hearing from the Chief Medical Officer of the City of Ottawa about this city’s plans for dealing with emergencies and the relationship with officials at other levels of government, especially the federal Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness.

Dr. Cushman, on behalf of the committee, I should like to welcome you.

Dr. Robert Cushman, Chief Medical Officer, City of Ottawa: Honourable senators, I wish to thank you for taking the time to look at this major issue. Two years ago, in October or November, after the 9/11 crisis, I found myself down here sorting out an anthrax hoax problem. Luckily, it did turn out to be a hoax, which took place in the basement of the building. However, it was certainly a learning exercise for us. We were prepared in this city. In fact, we had ordered medications before that day. We also formed a group that I will tell you about. We were prepared, but you can never be too prepared. We have had a fair amount of experience since then. I can share that with you in terms of what I think our needs are and where I think you can help us at the municipal level, but also help our common constituency, the citizens of Canada.

[Translation]

I would like to tell you about emergency preparedness and the challenges facing us in the City of Ottawa.

[English]

I think it is fair to say that bioterrorism introduced a new chapter for us. These threats deal with ancient diseases that have not been seen for a long time. In terms of the cohort of health professionals with which you are dealing, there was no real hand’s-on experience. Certainly, the closest I had come to some of these diseases was back in the 1970s at an African mission hospital. You can see how there was some work to be done.

Second, as we look at the biological, nuclear and chemical threats, you will see, as I work through my presentation, that it is very different. In fact, it really is very much of a traditional public health role. While we needed to refresh our memories or learn something about these ancient diseases, it was something that we had dealt with for a while.

deuxième, «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: Une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002. Le dernier publié à ce jour s’intitule «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», et a été publié le mois dernier, soit en janvier 2003.

Aujourd’hui, nous poursuivons notre étude de la sécurité nationale en abordant la question des premiers intervenants. Dans les moments d’urgences nationales ou de sinistres, nous nous tournons vers des spécialistes comme vous afin d’intervenir rapidement et efficacement. Nous nous réjouissons donc de pouvoir entendre les témoignages du médecin hygiéniste en chef de la ville d’Ottawa, au sujet des plans d’urgence de la ville et des rapports entretenus avec les responsables aux autres échelons, surtout le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile du gouvernement fédéral.

Docteur Cushman, au nom du comité je vous souhaite la bienvenue.

Le Dr Robert Cushman, médecin hygiéniste en chef, Ville d’Ottawa: Honorables sénateurs, je vous remercie de consacrer du temps à l’étude de cette question importante. Il y a deux ans, en octobre ou en novembre après la crise du 11 septembre, je me suis retrouvé dans cet édifice en réponse à une menace de contamination à l’anthrax. Par chance, c’était bien un canular, qui avait été déclenché au sous-sol de l’édifice. Quoi qu’il en soit, nous en avons tiré des leçons. La ville était prête. En fait, avant cette fausse alerte, nous avions déjà commandé du contre-poison. Nous avions également constitué un groupe dont je vais vous parler. Nous étions prêts, mais on ne peut jamais être trop bien préparé. Depuis, nous avons amassé passablement d’expérience que je vais partager avec vous. Voici donc, à mon avis, nos besoins et les domaines où vous pourriez nous venir en aide au niveau municipal, mais aussi donner un coup de main à toute notre clientèle commune, les citoyens du Canada.

[Français]

J’aimerais vous entretenir de la préparation des urgences et des défis que nous avons à relever à la Ville d’Ottawa.

[Traduction]

Je crois que nous pouvons dire que le bioterrorisme a ouvert pour nous un nouveau chapitre. Ces menaces reposent sur de vieilles maladies que nous n’avons pas vues depuis longtemps. En ce qui concerne la cohorte de professionnels de la santé concernée, elle ne disposait d’aucune expérience concrète. Le contact le plus direct que j’ai eu avec certaines de ces maladies remonte à un hôpital de mission africaine dans les années 70. Vous pouvez constater qu’il y avait du travail à faire.

Deuxièmement, si vous considérez les menaces biologiques, nucléaires et chimiques, vous constaterez, au fil de mon exposé, que la situation est très différente. En fait, le rôle que les autorités sanitaires publiques sont appelées à jouer est tout à fait traditionnel. Même si nous avons dû revoir ou mettre à jour nos connaissances de ces anciennes maladies, il s’agissait de problèmes que nous connaissions depuis assez longtemps.

As for a definition, this is definitely intended to produce disease in a susceptible population, whether through bacteria, parasites, viruses or toxins produced by those three.

In the case of the Tokyo subway event and the sarin gas, if you could get out of the subway the chances are that you would live. It was an immediate response. The effects were all seen and the damage done within 24 hours. If you could get away from the site, the chances are that you would survive and do well. In those particular situations, it is often combined with an explosive agent. Regrettably, these items are cheap and easy to acquire and to discharge.

Biological agents are much more complicated, as honourable senators will be aware. As you know, smallpox is a disease that we hoped to have eradicated from the face of the earth. However, there are certain sets of this material around. It involves clandestine procurement, a silent release where no one really knows what is happening, and then a delayed onset. What can start very small can end up being very big. You get an epidemic in the general population. It is extremely different.

What we see mostly in this particular environment are the so-called "powders." In fact, we are not sure what we are dealing with. It is only when we have had the lab testing done that we know.

Some of the other diseases, apart from smallpox, include anthrax, botulism, plague, tularemia and hemorrhagic fevers. They vary somewhat, in that their use and procurement are different. Some are definitely unavailable, or should be unavailable. Again, they are acquired through clandestine means and the way they affect the public is very different.

For instance, with smallpox, the chances of additional infection are very high. These diseases are easily spread from person to person. They have a high mortality rate. There is definitely public panic and fear and special attention to public health preparedness is required.

If honourable senators will look at the biological threats, risks and challenges, certainly there are no guarantees and there are endless possibilities. There is so little experience out there that each is a new case in and of itself. Honourable senators may remember the story from Connecticut about an elderly woman who died. There were hypotheses as to whether there was a general outdoor airborne spread or it was spread through the postal system.

There are many unknowns. Our biggest problem is dealing with the media attention devoted to these issues. In that regard we need only look to the intense coverage we are getting from CNN and other news shows about the recent tragedy over Texas. Certainly, the media will focus in on these events, which is hard to

En ce qui concerne une définition de la menace, c'est une pratique qui vise sans l'ombre d'un doute à générer la maladie chez une population susceptible, par l'introduction de bactéries, de parasites, de virus ou de toxines produites par ces trois types d'agents.

Dans le cas de l'attaque au gaz sarin du métro de Tokyo, la personne qui réussissait à sortir du métro avait de bonnes chances de survivre. L'effet était immédiat. Les effets ont tous été constatés, et les dommages tous infligés dans les 24 heures. Ceux qui ont réussi à quitter les lieux avaient de bonnes chances de survivre et de s'en tirer très bien. Dans ce type d'attaque, le gaz est souvent conjugué à un agent explosif. Malheureusement, ces matériaux ne coûtent pas cher, sont faciles à obtenir et à utiliser.

Comme les honorables sénateurs le savent déjà, les agents biologiques sont beaucoup plus complexes. Vous n'êtes pas sans savoir que la variole est une maladie que nous espérions avoir éradiquée complètement. Toutefois, il en subsiste différents échantillons. Il s'agit de s'en procurer par voie clandestine, l'effet est silencieux — personne ne s'en rend compte — et en plus la maladie se déclare avec un certain délai. Cela peut avoir un début très modeste et prendre beaucoup d'ampleur par la suite. L'épidémie peut se répandre à la population en général. C'est tout à fait différent.

Dans ce milieu, ce que l'on voit le plus souvent, ce sont les substances qu'on appelle les poudres. En fait, nous ne sommes pas certains de la nature du produit. Nous ne pouvons le déterminer qu'au moyen de tests en laboratoire.

Outre la variole, les autres maladies comprennent l'anthrax, le botulisme, la peste, la tularémie et la fièvre virale hémorragique. Les méthodes d'acquisition et d'utilisation de chacune varient. Certaines substances sont assurément impossibles à obtenir, ou du moins elles devraient l'être. Encore une fois, ces produits sont obtenus par voie clandestine et produisent des effets très différents.

Par exemple, avec la variole, les probabilités de contagion sont très élevées. Ces maladies se répandent très facilement. Elles s'accompagnent d'un taux de mortalité élevé. Elles engendrent sans aucun doute la crainte et la panique dans le public et les autorités publiques doivent porter une attention toute spéciale aux capacités d'intervention.

L'attire l'attention des honorables sénateurs sur les menaces, les risques et les défis que posent les agents biologiques. Vous constaterez qu'il n'y a aucune certitude et que les possibilités sont illimitées. L'expérience dans le domaine est si limitée que chaque cas est inédit. Les honorables sénateurs se souviendront peut-être de l'incident d'une vieille dame qui est morte au Connecticut. On se demandait s'il y avait eu contagion par voie aérogène ou encore par le courrier.

Il y a beaucoup de variables inconnues. Notre principal problème, c'est de composer avec toute l'attention médiatique qui entoure ces questions. À cet égard, il suffit de voir la couverture intense de la récente tragédie au Texas que l'on retrouve sur CNN et d'autres chaînes spécialisées. Les médias se

manage. There is a low probability of attack. However, the biggest challenge is we have not really seen this before. Thus, we have to take each case individually.

What is happening in Ottawa? We have long recognized, for some five to ten years now, that as the nation's capital, with government buildings, embassies and other businesses, we are probably more at risk. Some four or five years ago we took measures to look at this. We were quite well prepared when September 11 came.

Interestingly enough, I thought we had had quite a few anthrax hoaxes in this community. In fact, there were some 50 of them. However, if you look at the statistics in the comparative populations, we had no more per capita than Toronto. When you look around, you see that it is happening everywhere. Then again, there are some high-security targets here.

I have provided honourable senators with a model. Prior to taking my seat here someone said to me, "It used to be just nuclear and biochemical. How come it is so complicated?" What you are seeing here is our team. It is the National Capital Chemical, Biological, Radiological and Nuclear Health Planning Team. That is one big mouthful, but that is what they call themselves. The radioactive element has been added to the nuclear.

We have HazMat, the hazardous materials team, which is run by the fire department. These are the trucks that go to these sites. We work with police, hospital emergency services, paramedics, emergency medical services and public health. We have had more experience than we want to tell you about. We have been host to the G-20 meetings and the G-7 summit demonstrations. I guess you could say practice makes perfect, and we have had a lot of practice. Luckily, to date, we have not had a true event.

I might add that this is the team that was in this particular building in November or late October of a year and a half ago, sorting it out. We are very fortunate in this town to be large enough town to have a critical mass, and small enough that we know everyone. I was working very closely with the head of emergency at the Ottawa Hospital and the paramedics in terms of how we sorted this out.

As I said, since September 11, we have had a number of anthrax hoaxes here. There have been cases in the United States, as you are well aware, and we have had roughly 50 suspicious incidents, including the one on Parliament Hill that I alluded to.

In terms of public health, it is clear that you have to go to the site. This is not something you manage from an office. This is not something you manage from a phone. You go to the site, and each site is different. Also, you have to deal with the folks at the site. We have learned that in working with the paramedics and the police.

concentrent sur ces événements, ce qui est difficile à gérer. Les probabilités d'attaque sont faibles. Toutefois, le défi principal qui se pose, c'est que nous n'avons jamais vu cela auparavant. Ainsi, il faut répondre à chaque incident au cas par cas.

Quelles mesures sont prises à Ottawa? Depuis cinq ou dix ans déjà, nous reconnaissons que la capitale nationale, avec ses édifices gouvernementaux, ses ambassades et ses commerces et entreprises, est probablement plus à risque que d'autres villes. Il y a quatre ou cinq ans, nous avons amorcé une étude de la question. Lorsque les événements du 11 septembre sont survenus, nous étions assez bien préparés.

Il est intéressant de noter que nous avons eu, à mon avis, de nombreuses fausses alertes à l'anthrax à Ottawa. En fait, il y en a eu une cinquantaine. Toutefois, si l'on se fie aux statistiques, nous n'en avons pas eu plus, par habitant, que Toronto. Ce type d'alerte est déclenchée partout. Pourtant, il y a ici des cibles à haute sécurité.

Je vous ai distribué un modèle. Avant de m'asseoir à cette table, quelqu'un m'a dit: «Avant, on parlait seulement de menaces nucléaires et biochimiques. Pourquoi est-ce devenu si compliqué?» Ce graphique représente notre équipe. Il s'agit de l'équipe de planification sanitaire en matière d'attaque chimique, biologique, radiologique et nucléaire de la capitale nationale. C'est un titre interminable, mais c'est leur titre officiel. L'élément «radiologique» est venu s'ajouter au nucléaire.

Nous avons HazMat, l'équipe de gestion des matières dangereuses, sous la tutelle du service d'incendie. Il s'agit des camions qui interviennent sur place. Nous travaillons avec la police, avec les soins hospitaliers d'urgence, avec les travailleurs paramédicaux, avec les services médicaux d'urgence et avec les services militaires publics. Nous avons, hélas! amassé beaucoup d'expérience. Nous avons assuré la surveillance des manifestations lors des sommets du G-20 et du G-7. C'est en forgeant que l'on devient forgeron, et nous avons beaucoup forgé. Par chance, récemment, il n'y a pas eu d'incident important.

J'ajouterai qu'il s'agit là de l'équipe qui est intervenue ici même en novembre ou fin octobre 2001, pour régler le problème. Nous avons la chance, à Ottawa, d'avoir une équipe suffisamment nombreuse pour être efficace et suffisamment petite pour avoir des liens étroits. Dans le cadre de la gestion de cet incident, j'ai travaillé en étroite collaboration avec le chef de l'urgence de l'Hôpital d'Ottawa et avec les travailleurs paramédicaux.

Comme je l'ai dit, depuis les événements du 11 septembre, nous avons eu de nombreuses fausses alertes à l'anthrax ici. Il y a eu des incidents aux États-Unis, bien sûr, tandis que nous avons connu environ 50 cas où l'on soupçonnait l'anthrax, y compris cette alerte sur la colline du Parlement.

Pour protéger la santé publique, il est évident qu'il faut intervenir sur place. Ce n'est pas une situation que l'on peut gérer du bureau. Ni au téléphone. Il faut se rendre sur place, et chaque site est unique. Il faut également composer avec le facteur humain sur place. C'est ce que nous avons appris en côtoyant les travailleurs paramédicaux et les policiers.

We are very prepared to set up clinics within 24 hours if antibiotics are necessary. We have done a lot of training of personnel in the community in information communication. They always say you cannot communicate too much. We have a significant amount of material available.

On the next slide I have here, you will see that the first calls come in through ambulance or police, and public health is quickly involved as we go out and look at this. Usually we have a number of experts on the site at any given time, including the public health personnel who are tasked with identifying and moving the agent to a lab.

Honourable senators will see the slide that I have here of the mock chemical explosion that was run at Algonquin College. On the next slide, you will see what I have already told you, that we work with all our partners and are capable of setting up clinics. IDS stands for Infectious Disease Surveillance. It is important to know what is going on here, but also in other communities, whether or not this has been seen.

The information dissemination: We have fact sheets, we have advisories, we have Web sites, and ongoing information that is provided to the physicians and to the emergency rooms. We have the material on hand not only for bioterrorism, from the bacteriological or the infectious standpoint, but also in regard to chemical exposures.

We have a very good relationship with the Ottawa Hospital whereby we have a stockpile of nerve gas agents and antibiotics. As they use the stock, they replenish it. We have ongoing stock, and hopefully not too much of it is being thrown out, because it is being used gradually as we go along.

The surveillance network, as I mentioned, is very important for infectious control practitioners and that the early detection of suspicious cases is reported to public health, and then invariably we are involved.

I might say to honourable senators that the laboratory provided by the federal government, by Health Canada, in Winnipeg is the sort of final laboratory. We have had excellent cooperation and collaboration from Health Canada in Ottawa and also in Winnipeg. Invariably, we get the information we need in a timely fashion.

In closing, I refer to the last slide in putting together the pieces of the puzzle. There is no doubt that you need trained staff, cooperation of agencies and communication. You also need leadership. For leadership we often look to the federal and provincial governments, but invariably, when things happen, it is at the local and municipal level. I am convinced we do have the

Nous sommes tout à fait prêts à ouvrir, dans les 24 heures, des cliniques pour dispenser, au besoin, des antibiotiques. Par ailleurs, le personnel a été formé intensivement au chapitre de la communication de renseignements. On ne saurait avoir trop de communication. Nous avons un nombre considérable d'outils à notre disposition.

Sur l'acétate suivant, vous pouvez voir que les premiers appels sont acheminés au service d'ambulance ou au service policier, puis les autorités sanitaires publiques interviennent rapidement. D'habitude, il y a un certain nombre d'experts sur place à tout moment, notamment les membres du personnel de la santé publique ayant pour tâche d'identifier la substance et de la transporter au laboratoire.

Sur l'image suivante, les honorables sénateurs verront une simulation d'explosion chimique menée au collège Algonquin. Sur l'image suivante, on reprend ce que je vous ai déjà dit, à savoir, que nous travaillons avec tous nos partenaires et sommes en mesure de mettre sur pied des cliniques. Le sigle anglais IDS signifie Infectious Disease Surveillance, surveillance des maladies infectieuses. Il est important que vous sachiez ce qui se fait non seulement ici, mais dans d'autres villes, qu'il y ait eu des cas ou non.

La diffusion de l'information: nous avons des fiches d'information, des bulletins, des sites Web et une information dispensée en continu aux médecins et aux salles d'urgence. Nous avons, à notre disposition, l'équipement nécessaire non seulement pour les attaques bioterroristes, du point de vue bactériologique ou infectieux, mais aussi pour intervenir en cas d'attaque chimique.

Nous jouissons d'une excellente relation avec l'Hôpital d'Ottawa, ce qui nous permet de maintenir des stocks d'antidotes pour s'opposer aux agents neurotoxiques ainsi qu'un stock d'antibiotiques. À mesure qu'ils utilisent ces produits, ils les remplacent. Nous avons un stock permanent, et nous espérons ne pas avoir à jeter les produits périmés, puisque nous les utilisons au fur et à mesure.

Comme je l'ai déjà dit, le réseau de surveillance joue un rôle très important pour les spécialistes du contrôle des maladies infectieuses. Dès que l'on soupçonne un cas, il en est fait rapport aux autorités publiques, puis, inévitablement, on fait appel à nous.

J'ajouterais, honorables sénateurs, que le laboratoire que Santé Canada met à notre disposition à Winnipeg est le type de laboratoire où l'on procède à des tests finaux. Santé Canada à Ottawa et à Winnipeg a fait preuve d'un excellent niveau de coopération. Dans tous les cas, nous obtenons les renseignements dont nous avons besoin en temps opportun.

Pour conclure, j'attire votre attention sur la dernière image, où l'on retrouve les pièces du casse-tête. Assurément, il faut un personnel entraîné, il faut s'assurer la coopération des agences et garantir les communications. Le leadership est également un élément essentiel. Pour cela, nous nous tournons souvent vers les gouvernements fédéral et provinciaux mais, dans tous les cas,

leadership there. I am not speaking of myself, but of the team I represent.

We have an emergency and protective services department at the city, which is the umbrella organization for fire, police, paramedics and the emergency measures unit. Public health has very good rapport and a very tight relationship with those departments.

As for funding and supplies, again, this is very difficult. This is why I wish to have some dialogue with you today. Emergency response is very expensive. We all hope that we do not have Armageddon. Tight municipal funding arrangements are certainly a problem for us. To date, we have been very fortunate to receive grants and services from the federal government.

One thing I wish to say, and one criticism we have had, is that although there is wonderful funding for supplies and for training, we have found in this city that we do need some designated bodies; not a host of them, but some for sure. As we work within tight budgets, this is an area that is sometimes a problem.

Honourable senators will see on the second to last slide, the first anti-terrorism boutique. You can see the equipment that needs to be worn. Again, regrettably, this is very expensive equipment. You can see how dealing with hoaxes requires a large budget.

I would just conclude with this comment from Los Angeles County: While it is tough to plan, the only thing that is tougher is explaining why you did not, in the event that you have an adverse event or a calamity.

In general, we are fortunate that with the structures of the new city, and with the critical mass we have, I think we are as well prepared as one can expect to be. We could obviously do better. There are certain issues that I am sure honourable senators will wish to discuss with me.

Being at the municipal level, my last comment to you would be that you do expect most of these things to happen in major cities, which have the infrastructure. One of my observations, dating back to the ice storm that we experienced in Ontario and Quebec, plus some other issues, is there is very much a double standard between the five or six cities in this country that are big enough, robust enough and wealthy enough to have the resources they need, and the rest of the country, which is often hard pressed. This has actually come up in the smallpox debate, because we are looking at models from the United States and Britain. It raises the issue of whether you have the components of a SWAT team that can move to an event in some particular place.

I would be willing to try to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Cushman. That was a very helpful start.

lorsque quelque chose se produit, c'est au niveau local et municipal que l'on s'en remet. Je crois fermement que le leadership est en place à ces niveaux. Je ne parle pas de moi, mais de l'équipe que je représente.

La ville est dotée d'une direction générale des services de protection et d'urgence qui chapeaute les services d'incendie, la police, les services paramédicaux et l'unité des mesures d'urgence. Les autorités de la santé publique maintiennent d'excellents rapports et des relations très serrées avec ces services.

En ce qui concerne le financement et le matériel, je le répète, c'est une question très difficile. C'est pourquoi je souhaite vous en parler aujourd'hui. Les services d'intervention coûtent très cher. Nous espérons tous ne pas avoir à faire face à une catastrophe. Le financement municipal limité nous pose assurément un problème. Jusqu'ici, nous avons été très chanceux de pouvoir compter sur des octrois et des services du gouvernement fédéral.

J'ai une critique à formuler. Même si le financement pour l'achat de matériel et pour la formation est excellent, nous constatons que, à Ottawa, il nous faut des organes spécialisés; non pas une panoplie, mais quelques-uns. Étant donné nos budgets restreints, nous avons quelque fois des difficultés à ce niveau.

L'avant-dernière image représente le premier magasin d'équipement antiterroriste. Vous pouvez y voir l'équipement qu'il faut revêtir. Encore une fois, je regrette de vous rappeler que ce matériel coûte extrêmement cher. L'intervention en cas de fausse alerte exige un budget considérable.

Pour le mot de la fin, voici une citation provenant du comté de Los Angeles: «La seule chose qui soit plus difficile que la préparation des mesures d'urgence, c'est de justifier le manque de préparation.»

En règle générale, nous sommes favorisés par les structures de la nouvelle ville et par notre masse critique, si bien que notre état de préparation répond aux attentes. Manifestement, nous pourrions faire mieux. Il y a certaines questions que les honorables sénateurs voudront certainement aborder avec moi.

En tant que représentant du palier municipal, je vous ferai une dernière remarque: on s'attend à ce que ces incidents se produisent, pour la plupart, dans les grandes villes, étant donné leur infrastructure. D'après mon expérience, qui remonte à la tempête de verglas que nous avons vécue en Ontario et au Québec, notamment, il y a vraiment deux poids deux mesures au pays: d'un côté, il y a les cinq ou six villes qui sont suffisamment grandes, vigoureuses et nanties pour se doter des ressources nécessaires, et de l'autre, il y a le reste du pays, qui est souvent mis à mal. Nous en avons parlé dans le cadre du débat sur la variole, parce que nous examinons des modèles américains et britanniques. Cela soulève la question de l'existence, dans les villes, d'équipes de formation et d'intervention spéciales capables d'intervenir sur place.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, docteur Cushman. Vous nous avez donné un excellent point de départ.

Senator Banks: Thank you very much, doctor, for being with us today and for giving honourable senators that insight. We have been spending a significant amount of time recently visiting first responders across the country. Last week, we were in the West. We saw different kinds and models of response organizations. They all seem to be effective. It is fair to say that no one model will work everywhere. We cannot do a cookie cutter.

In respect of your last remark, I would like to begin by asking you how wise it is to concentrate the capacity to respond properly to a cataclysmic event, whether it is natural or man-made, in those five or six cities that you suggest are able to do that? I think, happily, that it is more than five or six, but in those cities. For one thing, it would seem a good bet that if we are talking about terrorist-derived disasters, they are more likely to occur in those places than otherwise. You have just told us where all of the stock to respond to certain kinds of things is in Ottawa. If I were a bad guy, I know that I would try to incapacitate that place, for example. We cannot keep those things secret. It is silly.

What would your response be to the idea that perhaps we ought to devise the means to move the responses and to make them movable very quickly, and that they should be placed strategically, on a geographic basis, rather than on a demographic concentration basis? Would that make any sense to you?

Dr. Cushman: There are many similarities with what we are thinking. You are right. Chances are, these events would take place in the large cities, but that does raise the question of what do you do with the rest of the country?

Also, if you had a centralized SWAT team, for example, they may be just twiddling their thumbs, but if you could second folks from different cities, or if you had centres of excellence, and you funded them on condition that they would be deployed if there were an event somewhere else, that is a sort of compromise. As you say, this is along geographic lines. That warrants some attention.

Senator Banks: Getting it down from the macro to the micro, you said that in your plan, as I understand it, it is always the case that you will go to the site because the questions that must be answered are so site specific. In many of the other places that we have visited, the view is that in the case of a large threatening event or a palpable disaster, there needs to be a clear central command post that has the capacity to direct the whole thing. Some places have them nailed down in a particular building, and there are also sometimes alternative, mobile command centres with the capacity to move about and control the situation. Are we absent that in Ottawa?

Dr. Cushman: No. In fact, with the new city just recently putting together the various dispatch services for fire, ambulance and police, there has been a lot of advancement in that area. It is one of those things where, when you start talking about one thing, you invariably ignore the other. I agree with you entirely. We do have central command capacity and we would use that. What I was actually referring to, Senator Banks, was in the event that

Le sénateur Banks: Merci beaucoup, docteur, d'être venu aujourd'hui et d'avoir donné aux sénateurs votre point de vue éclairant. Récemment, nous avons passé beaucoup de temps avec les agents de secours d'urgence d'un bout à l'autre du pays. La semaine dernière, nous étions dans l'Ouest. Nous avons noté différents types de structures et différents modèles d'intervention. Ils nous paraissent tous efficaces. On peut dire, je crois, que le même modèle ne peut s'appliquer partout. On ne peut arriver avec des solutions toutes faites.

En ce qui concerne votre dernière remarque, est-il sage de concentrer nos capacités d'intervention en cas de désastre, naturel ou non, dans ces cinq ou six villes? Par chance, je crois qu'il s'agit de plus de cinq ou six villes, mais dans ces villes néanmoins. D'abord, il semble probable que les désastres engendrés par des attaques terroristes se produiraient dans ces villes. Vous venez de nous dire où se trouvent les stocks d'antidotes et de produits pour intervenir en cas d'attaque à Ottawa. Si j'étais un méchant, j'essaimerais, par exemple, de détruire ces stocks. Nous sommes dans l'obligation de divulguer ces sites. C'est absurde.

Que pensez-vous d'avoir des moyens d'intervention mobiles, que l'on puisse déplacer très rapidement et qui seraient positionnés de façon stratégique, sur une base géographique plutôt que démographique? Cela vous paraît-il logique?

Dr Cushman: Cela ressemble à bien des égards à ce que nous envisageons. Vous avez raison. Il est probable que ce type d'attaque se produirait dans les grandes villes, mais cela soulève la question de savoir quoi faire dans le reste du pays.

Par ailleurs, une équipe de formation et d'intervention spéciale centralisée risque de n'avoir rien à faire, mais si l'on avait la possibilité de détacher des gens des différentes villes, ou encore si l'on se dotait de centres d'excellence que l'on financerait à condition qu'ils puissent déployer des équipes ailleurs au besoin, cela constituerait un compromis intéressant. Comme vous le dites, c'est une distribution géographique. C'est une solution qui mérite notre attention.

Le sénateur Banks: Passons maintenant au niveau des détails. Vous avez dit qu'en vertu de votre plan d'intervention, si j'ai bien compris, vous vous rendez toujours sur place parce que certaines choses dépendent intimement du site. Dans plusieurs des autres villes que nous avons visitées, la position veut que, en cas de menace imminente ou de désastre avéré, il faut établir un centre de commandement en mesure de diriger toutes les opérations. Dans certaines villes, un édifice a déjà été désigné, et il y a parfois des centres de commandement mobiles capables de gérer la situation en mouvement. Est-ce que cela fait défaut à Ottawa?

Dr Cushman: Non. En fait, la nouvelle ville vient tout juste d'unifier les services de répartition des services d'incendie, d'ambulance et de police, et il y a eu beaucoup de progrès à ce chapitre. Souvent, lorsque nous nous concentrons sur une chose, nous faisons fi d'une autre. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous avons les moyens d'exercer un commandement central et devrions les utiliser. Je parlais précédemment, sénateur Banks,

there is powder at a certain federal building, or at a certain private corporation. First, we found just getting there is important; if you do not, the media will. Second, people want firsthand information about what the possibilities are and what could be going on. Also, because most of those are anthrax hoaxes, we have a set practice. By and large, we decide what is the initial ring of involvement. We want to ensure that we can account for all of those people, their names and phone numbers, in case we do get back a positive lab value some four or five hours later.

You are right. There is definitely a need for a command centre, but I was referring to a subset of that. There is nothing like being on the spot within the first hour to assess the situation.

Senator Banks: In Ottawa, do we have the means, as some other cities do, to make an almost instantaneous first judgment as to what that powder is, for example?

Dr. Cushman: That is a good question.

Senator Banks: Such equipment is available?

Dr. Cushman: There is more material coming on stream as we speak. Think back two years ago. People did not imagine testing for anthrax or smallpox. Certainly some advancement has been made. We have a lot of experience in deciding whether this is talcum powder or baby powder. That does not mean they could not have dumped some anthrax into it. It is hard to say. You can speak with some assurance, but obviously, you do not want to give people false assurances.

Senator Banks: Most of the organizations that we have talked to have agreed that intra-service communication is essential. It is either the first or second priority of most first response teams. Do you know offhand whether, in respect of the Ottawa area team, that central command can address all the elements that might come to bear on an event? In other words, if I am there, can I speak to the police, the fire department, your department, the emergency medical services and, perhaps, others?

Dr. Cushman: We can. You may actually some day want to visit city hall. There is what we call "the bunker" there, where there are seats for the various groups. That has worked well in the past. We do have that capacity. This is something that we learned from 9/11, namely, that police had the information that firefighters did not — that those buildings were going to topple. That was just tragic, because they did not have integrated communications systems. We do have the potential to integrate them here. Often, we are at the site together. We have two-level coverage, but you must control what is going on in the middle with the various disciplines. Often, it is a multi-disciplinary approach to a site, so it works well.

d'incidents comme la découverte d'une poudre inquiétante dans un édifice fédéral ou dans une tour de bureaux. D'abord, nous avons constaté qu'il est important de s'y rendre; si vous n'êtes pas sur place, les médias y seront. Ensuite, le public exige des témoignages directs quant à l'état de la situation. Par ailleurs, puisqu'il s'agit, dans la plupart des cas, de fausses alertes à l'anthrax, nous avons une pratique en place. En gros, nous déterminons un périmètre initial. Nous devons répertorier toutes les personnes présentes, leurs noms et numéros de téléphone, dans l'éventualité d'un test positif dont les résultats nous reviendraient quatre ou cinq heures plus tard.

Vous avez raison. Il est nécessaire d'avoir un centre de commandement, mais moi je parlais d'une situation plus précise. Rien n'est plus efficace qu'une intervention sur place pendant la première heure pour évaluer la situation.

Le sénateur Banks: À Ottawa, sommes-nous en mesure, comme c'est le cas dans d'autres villes, d'avoir presque instantanément une idée préliminaire de la nature de cette poudre, par exemple?

Dr Cushman: C'est une bonne question.

Le sénateur Banks: Disposez-vous de cet équipement?

Dr Cushman: Nous intégrons de nouveaux équipements au moment où nous nous parlons. Comparons cela à la situation il y a deux ans. On n'imaginait même pas la possibilité d'effectuer des dépistages d'anthrax ou de variole. Des progrès ont été faits. Nous avons acquis beaucoup d'expérience nous permettant de déterminer s'il s'agit d'un simple talc ou d'une poudre pour bébé. Cela ne signifie pas, toutefois, que la substance ne renferme pas de l'anthrax. C'est difficile à dire. Il y a un certain degré de confiance, mais il ne faut pas non plus induire les gens en erreur.

Le sénateur Banks: La plupart des agences avec lesquelles nous nous sommes entretenus sont d'accord pour dire que les communications interservices sont essentielles. Cela figure au premier ou au deuxième rang de priorités de la plupart des équipes d'intervention. En ce qui concerne l'équipe d'intervention d'Ottawa, pouvez-vous nous dire, à brûle-pourpoint, si le commandement central est en mesure de coordonner tous les éléments auxquels on peut faire appel lors d'un incident? En d'autres mots, peut-on, du poste de commandement central, communiquer avec la police, les services d'incendie, votre service, les services médicaux d'urgence et d'autres agences au besoin?

Dr Cushman: Oui. Peut-être devriez-vous prévoir une visite à l'hôtel de ville. Il y a ce que l'on appelle le bunker, où siègent les différents services. La formule a bien fonctionné par le passé. C'est une leçon que nous avons tirée des événements du 11 septembre. En effet, la police savait certaines choses que les services d'incendie ignoraient, à savoir que les édifices allaient s'effondrer. L'absence de systèmes de communication intégrés a eu des résultats tragiques. Ici, nous sommes en mesure de les intégrer. Souvent, nous nous retrouvons sur place ensemble. Nous offrons une couverture à deux niveaux, mais il faut pouvoir contrôler du centre pour les différentes spécialités. Souvent, l'approche multidisciplinaire est mise en oeuvre sur le site, alors ça fonctionne bien.

Senator Banks: One last communications problem. You mentioned that the media sometimes sensationalize events; that is their job. On the other hand, there are circumstances in which someone needs to be able to speak to everyone. I am sure that you have scenarios for many of those circumstances in which it is necessary now to speak to everyone. To do that, you need the media and, in particular, the electronic media. What mechanisms are there in place in this part of the world to obtain that kind of access to the public?

Dr. Cushman: We have a fast electronic media. The city's Web site can respond in hours. In a situation like this, people are looking to the media. I said earlier that if you did not get there immediately, they would beat you to it. They will get there for sure. Sometimes, they actually know of certain events before we do. Occasionally, I find out about things from the media, not only things like this, but also about a specific disease. Someone will phone the media saying that a relative or neighbour has something, so you have to live with that reality.

In this city, we found that often they are on-site. You can use that as basically a scrum/press conference. You must be careful that they know what your limitations are and that you underscore what their responsibilities are. My experience in this town in that respect has been super. We had an event last May in one of the major buildings in the city housing a lot of finance department employees, where there was a problem with ethylene glycol in the water. We held the public event in the lobby of the building and they were most helpful. We were able to give out the information. We did not even give out written information at that point; we just went on the air. We were able to inform not only the city, but also folks who had left the building. It worked out very well.

The Chairman: Senators Banks, if I understood your last question correctly, you were asking about the capacity to commandeer the media to send out a message. There are places in Canada where the authorities have a mechanism in place whereby the chief medical officer of health, or mayor or whoever, might have a message for the whole city, and can interrupt a program in progress and say, "This is something everyone needs to know in Ottawa," or in the Outaouais or in Eastern Ontario, and make an announcement. Do have you plans to create a mechanism like that?

Dr. Cushman: That is a good question. To date, we have had no problems. Perhaps I should look at it. I always assumed that the answer to that would be yes, but maybe I should go back to the office and check.

Senator Banks: On the matter to which Senator Kenny was referring, I think he, like I, assumed that at the moment, you rely on the voluntary cooperation of the media, which they no doubt give. However, there are places in the country where the appropriate authorities can go to a certain place, press a

Le sénateur Banks: Un dernier problème qui a trait aux communications. Vous avez dit que les médias recherchent parfois une couverture sensationnaliste des événements; ils font leur travail. En revanche, dans certaines circonstances, il faut pouvoir communiquer avec le grand public. Je suis sûr que vous avez élaboré des scénarios pour les cas où il est nécessaire d'informer le public. Pour ce faire, il faut pouvoir compter sur les médias et, plus précisément, les médias électroniques. Quels sont les mécanismes en place dans cette région du globe pour assurer la communication avec le public?

Dr Cushman: Nos médias électroniques agissent très rapidement. Le site Web de la ville peut se mobiliser en quelques heures. Dans de telles circonstances, le public se tourne vers les médias. J'ai dit tout à l'heure que, si vous ne vous rendez pas sur place immédiatement, les médias arriveront avant vous. Les journalistes s'y rendront à coup sûr. Parfois, ils ont vent de certains événements avant nous. À l'occasion, j'apprends certaines choses dans les médias, et je ne parle pas seulement d'événements comme ceux-là, mais de maladie précise. Quelqu'un peut téléphoner à une salle de nouvelles pour dire qu'un parent ou un voisin a contracté quelque chose, et il nous faut composer avec cette réalité.

À Ottawa, nous avons constaté que les représentants des médias sont souvent sur place. On peut en profiter pour faire des conférences de presse improvisées. Vous devez veiller à ce que les journalistes sachent bien les limites qui s'imposent à vous et vous devez leur rappeler leurs responsabilités. D'après ce que j'ai vécu ici, le niveau de respect a été exemplaire. En mai dernier, l'eau dans l'un des principaux édifices du ministère des Finances était contaminée d'éthylèneglycol. Le point de presse a été tenu au rez-de-chaussée de l'édifice et les journalistes nous ont été d'un grand secours. Cela nous a donné l'occasion de diffuser l'information. Nous n'avons émis aucune information écrite; nous avons diffusé l'information en ondes. Cela nous a permis de mettre non seulement la ville au courant, mais aussi les personnes ayant quitté l'édifice. La formule a très bien fonctionné.

Le président: Sénateur Banks, si j'ai bien compris votre dernière question, vous avez demandé s'il était possible de solliciter l'aide des médias pour diffuser un message. À certains endroits au pays, les autorités ont mis en place un mécanisme permettant au médecin hygiéniste en chef ou au maire, peu importe, de transmettre un message à la ville entière; ils peuvent interrompre une émission en cours et annoncer, par exemple: «Voici des renseignements qui concernent tous ceux qui habitent Ottawa, ou la région de l'Outaouais ou l'est de l'Ontario.» Avez-vous prévu de créer un tel mécanisme?

Dr Cushman: C'est une bonne question. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas rencontré de problèmes. Peut-être que je devrais regarder cela de plus près. J'ai toujours présumé qu'il y avait un tel mécanisme en place, mais je devrais peut-être aller vérifier.

Le sénateur Banks: Sur le point que soulevait le sénateur Kenny, je crois que le sénateur, comme moi, présume que, à l'heure actuelle, vous comptez sur la collaboration volontaire des médias, qu'ils vous accordent sans doute. Toutefois, dans certaines villes canadiennes, les autorités concernées peuvent se

button, and as of that moment, interrupt every broadcast on every radio station and the message goes out, regardless of what else is going on. It overrides everything. In places where, for example, tornadoes occur, it is necessary to be able to do that. That was what the senator was asking about.

Dr. Cushman: I will do some homework on that.

Senator Forrestall: I have uncovered a couple of deficiencies. You will understand why when I tell you that I have in my hand a summary from January 17 of this year of a select committee that looked at an emergency response program, a five-year multi-agency plan to deal with large-scale emergencies. No potential plane crash is considered, either on-site at the airport or within the urban boundaries, which is a glaring omission. Was that an oversight?

Dr. Cushman: Is that for the City of Ottawa?

Senator Forrestall: Yes.

Dr. Cushman: Is that a report that went to committee?

Senator Forrestall: Apparently it is a report to a select committee in English, and a select committee in French.

Dr. Cushman: I can check that. It might have been an oversight, due to the fact that the airport has its own fire department — this is an example of where things get complex — and the fact that I know that and that we have them around the table. I went to the airport two summers ago for a quarantine issue on a plane, so I am surprised, but I can look into that.

Senator Forrestall: You will be aware that I asked that question because tragically, as we saw yesterday, planes frequently do not crash at airports. They crash sometimes shortly after takeoff, but minutes away from the airport, so municipal authorities are the first responders, or they crash short of the airport, in which event it is again municipal. I am sure there is an overall plan for the airport, but it does not happen to be in this report.

Sadly, there is no mention of how you would deal with the need for a morgue. Where would you set up a morgue? Have you given thought to that in the event of a catastrophe?

Dr. Cushman: Yes, we have. What is the date on that paper? Is it January of this year?

Senator Forrestall: It is pretty recent. January 17.

Dr. Cushman: We are actually undertaking some planning right now, and this is with the help of federal funding. We are looking at all these issues now, everything from earthquakes to the collapse of a bridge, for example, and certainly a morgue is part of that. We have looked at arenas and recreational centres as some possible sites.

The Chairman: If the questioning is going to pursue this document, perhaps we could show it to the witness. He does not appear to be familiar with it.

rendre à un certain endroit, appuyer sur un bouton qui interrompt simultanément toutes les émissions radiophoniques et leur permet de diffuser leur message, peu importe les émissions en cours. C'est un interrupteur qui prend le pas sur toutes les émissions. Dans les régions vulnérables aux tornades, par exemple, c'est un outil nécessaire. C'est là-dessus que portait la question du sénateur.

Dr Cushman: Je ferai des recherches à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: J'ai découvert quelques lacunes. Vous allez comprendre pourquoi lorsque je vous dirai que j'ai en main le résumé, daté du 17 janvier 2003, des travaux d'un petit comité qui s'est penché sur un programme d'intervention en cas d'urgence, un plan quinquennal multi-agences d'intervention en cas d'urgence à grande échelle. Il n'est pas fait mention de mesures en cas d'écrasement d'un avion, soit à l'aéroport, soit dans les limites de la ville, ce qui est une lacune énorme. Est-ce un oubli?

Dr Cushman: Vous parlez de la Ville d'Ottawa?

Le sénateur Forrestall: Oui.

Dr Cushman: Est-ce qu'il s'agit d'un rapport renvoyé à un comité?

Le sénateur Forrestall: Il semblerait qu'il s'agit d'un rapport soumis à un comité spécial en versions anglaise et française.

Dr Cushman: Je peux vérifier. C'est peut-être un oubli découlant du fait que l'aéroport est doté de son propre service d'incendie — voici un exemple de la complexité qui peut apparaître. Cela s'explique peut-être par le fait que je suis conscient qu'ils ont un tel service et par le fait qu'ils participent à nos discussions. Il y a deux étés, je me suis rendu à l'aéroport pour la mise en quarantaine d'un appareil, alors vous me voyez surpris, mais je peux me renseigner.

Le sénateur Forrestall: Je vous pose la question parce que, comme nous l'avons vu hier, les avions s'écrasent souvent ailleurs qu'aux aéroports, hélas. Ils s'écrasent parfois peu après le décollage ou peu avant l'atterrissage, à quelques minutes de l'aéroport, et dans ces cas-là, les autorités municipales envoient les agents de secours d'urgence. Je suis sûr qu'il existe un plan global pour l'aéroport, mais il se trouve qu'il ne figure pas dans ce rapport.

Malheureusement, il n'est pas question de la nécessité d'une morgue. Où se trouverait la morgue? Y avez-vous songé dans l'éventualité d'une catastrophe?

Dr Cushman: Oui, nous y avons pensé. Quelle est la date de ce document? Est-ce janvier de cette année?

Le sénateur Forrestall: C'est assez récent. C'est du 17 janvier.

Dr Cushman: Nous sommes en cours de planification grâce à du financement reçu du gouvernement fédéral. Nous examinons actuellement toutes les questions, des tremblements de terre à l'effondrement d'un pont, par exemple, et nous considérons certainement la question d'une morgue. Nous songeons à la possibilité d'utiliser des stades et des centres récréatifs.

Le président: Si vos questions portent sur ce document, pourriez-vous le montrer au témoin. Il me semble ne pas le connaître.

Senator Forrestall: Yes. I thought Dr. Cushman was involved with this.

Dr. Cushman: I have been, but as I said, this is an ongoing process.

Senator Forrestall: Does that bring back some memories?

Dr. Cushman: Yes.

Senator Forrestall: It is an excellent summary of the work the select committee has done and obviously a lot of thought has gone into its preparation.

Dr. Cushman: Most of it is actually in the future tense, in terms of what we are going to do, and I was referring to this.

Senator Forrestall: I had in the back of my mind to ask you whether this was the "diving board," or are you somewhat more advanced? For example, how wide is the coverage under this plan? Do you go out to Orleans or Hull?

Dr. Cushman: This is citywide but, as we learned from the ice storm, we are always very interdependent. For example, if something happened in Alexandria, or in the Outaouais, with a large-scale disaster, we would be involved, and vice versa. It may be we would require some help from the Outaouais. You probably know this, but ambulances and fire trucks are crossing the bridges regularly in this city, and this is another effort to further integrate our work.

Senator Forrestall: In a command control situation, would there be someone from across the river sitting at the table?

Dr. Cushman: There are provisions for that and, again, it depends on the case. This is strictly a health issue, but with the meningitis epidemic we had 12 years ago, it was so clear that the two medical officers of health had to act together, yet both of them were so far from Queen's Park and the legislative assembly in Quebec City and the problem was confined to this region. They really had to act together and speak to Quebec City and to Toronto in a common voice, so that the resources were available on both sides of the river.

We do have a fair amount of experience in this, but mostly it is at a grassroots problem-solving level, and this is trying to build it up into more long-range emergency planning.

Senator Forrestall: Is Hull doing the same thing?

Dr. Cushman: Hull has its plan and, if I am not mistaken, you have some people coming from Gatineau this afternoon.

The Chairman: Gatineau, which is the new name for Hull.

Senator Forrestall: I beg your pardon, yes, it is. The point I have been trying to make is it would seem to me, when we looked at Edmonton, and they reach to Red Deer, all the way to the north, halfway to Calgary, to be efficient in terms of an adequate application of available resources to meet a common problem. It would seem to me that the same would be true here. Halifax-Dartmouth must have one program, not two, and so on. I would hope that there is room for very close cooperation, if not in fact,

Le sénateur Forrestall: Oui. Je pensais que le Dr Cushman avait travaillé à ce document.

Dr Cushman: En effet, mais comme je l'ai dit, le processus continue.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela vous dit quelque chose?

Dr Cushman: Oui.

Le sénateur Forrestall: C'est un excellent résumé du travail qu'a fait le comité spécial. Il est évident que l'on a beaucoup réfléchi à la question.

Dr Cushman: C'est en grande partie axé sur l'avenir, c'est-à-dire ce que nous allons faire et c'est ce à quoi je faisais référence.

Le sénateur Forrestall: J'avais en tête de vous demander s'il s'agissait d'un tremplin ou si vous étiez plus avancé. Par exemple, quelle région couvrez-vous dans ce plan? Vous rendez-vous jusqu'à Orléans ou à Hull?

Dr Cushman: C'est à la grandeur de la ville, mais nous avons constaté au cours de la tempête de verglas que nous sommes toujours très dépendants les uns des autres. Par exemple, s'il se passait quelque chose à Alexandria ou dans l'Outaouais, un désastre d'envergure, nous offririons notre aide, et vice versa. Il se peut que nous ayons à faire appel à l'Outaouais. Vous le savez probablement, mais les ambulances et les camions à incendie traversent constamment les ponts dans cette ville et il s'agit d'un effort pour intégrer encore mieux notre travail.

Le sénateur Forrestall: Dans une situation où il faudrait un centre de commandement, est-ce qu'il y aurait quelqu'un de l'autre côté de la table?

Dr Cushman: C'est en effet prévu, mais tout dépend de la situation. C'était vraiment une question de santé, mais lors de l'épidémie de méningite il y a 12 ans, il était évident que les deux médecins hygiénistes en chef devaient agir de concert, car ils étaient tous deux loin de Queen's Park et de l'Assemblée nationale à Québec et le problème se limitait à cette région. Ils ont dû donc agir de concert et parler d'une voie commune à Québec et à Toronto de façon à obtenir les ressources nécessaires des deux côtés de la rivière.

Nous avons beaucoup d'expérience à ce niveau, mais c'est surtout au niveau du règlement de problèmes locaux, alors qu'ici on tente de passer à une planification d'urgence à plus long terme.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'on fait la même chose à Hull?

Dr Cushman: Hull a un plan, et sauf erreur, vous avez des représentants de Gatineau qui viendront cet après-midi.

Le président: Gatineau, voilà le nouveau nom de Hull.

Le sénateur Forrestall: Excusez-moi, oui en effet. J'essayais de faire valoir qu'à mon avis, quand on songe à Edmonton qui va de Red Deer dans le nord jusqu'à mi-chemin vers Calgary, il faut utiliser de façon efficiente les ressources disponibles pour résoudre les problèmes communs. Il me semble que la même chose s'applique ici. Halifax-Dartmouth doit avoir un seul programme, et non deux, etc. J'ose espérer qu'il y aura une très étroite collaboration une fois que vous aurez élaboré votre propre

once you have developed your own plan and they have developed theirs, that there be an overriding mechanism or some way of coordinating the activities, if for no other reason than to conserve resources.

The report suggests that you would want to do up to 20,000 decontaminations in a 24-hour period. How many units do you have, mobile or stationary, to help you achieve that level? For example, how many could you do in the first hour?

Dr. Cushman: I think again that the person who can tell you that is my colleague, Steve Kanellakos. We have the two HazMat trucks.

Senator Forrestall: Does the City of Ottawa have two?

Dr. Cushman: Two HazMat teams, yes.

The Chairman: If I may, this witness is scheduled for a subsequent hearing.

Senator Forrestall: You should let us in on some of this.

The Chairman: In two weeks, Dr. Cushman's colleague will come to cover that part of the testimony.

Senator Forrestall: I asked these questions because there is a suggestion that there are some 200 metric tonnes of liquid hazardous material, and I was not thinking so much of the hazardous material, although I would like to know what it is and where it is, and I hope people in Ottawa know what it is and where it is. How do you treat 200 tonnes when we hear that a spoonful will make the medicine go down in a not acceptable way? What are the health implications of this, and the need for coordination, because is the 200 tonnes of hazardous material anywhere near water? If it is such that it is affected by winds, you know what can happen.

Dr. Cushman: Your point is well taken. This is part of a \$5 million project to scope all these issues out and to look at what our potential challenges are.

As to your second point, regrettably, we want to identify these challenges and be prepared to deal with them. However, I hate to say that, at times, the situation may be beyond our capacity, at which point we would have to call on the federal government and the provincial government to provide us with additional resources to help us out.

Senator Forrestall: You have now the ongoing knowledge as to the nature and location of hazardous materials in the city. Therefore, the question is: What material has been imported into the city that might create a problem? How you go about identifying that? How do you communicate that?

Dr. Cushman: You have identified a problem. Much of this hazardous material is actually material in transit. It is something that has the potential to go wrong in some place at some time. We are talking about a truck or a rail car. In that regard, we can think back to the Mississauga event of 20 years ago. We must look at

plan et que Gatineau aura le sien, pour créer un mécanisme commun, une formule permettant de coordonner les activités, si ce n'est que pour conserver les ressources.

Dans le rapport il est mentionné que vous voulez faire jusqu'à 20 000 décontaminations au cours d'une période de 24 heures. Combien d'unités avez-vous, mobiles ou stationnaires, pour vous aider à atteindre ce niveau? Par exemple, combien de décontaminations pouvez-vous effectuer au cours de la première heure?

Dr Cushman: Je pense qu'ici encore, la personne qui peut vous répondre, c'est mon collègue, Steve Kanellakos. Nous disposons de deux camions de lutte contre les matières dangereuses.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que la Ville d'Ottawa en a deux?

Dr Cushman: Oui, deux équipes d'intervention en matières dangereuses.

Le président: Si vous le permettez, le témoin en question est à l'horaire d'une réunion future.

Le sénateur Forrestall: Vous devriez me tenir au courant.

Le président: Dans deux semaines, le collègue du Dr Cushman viendra pour discuter de cet aspect.

Le sénateur Forrestall: Si je pose ces questions, c'est qu'il a été dit qu'il y a quelque 200 tonnes métriques de matières dangereuses liquides, mais ce n'est pas ce à quoi je songeais, bien que j'aimerais savoir de quoi il s'agit et où cela se trouve et j'espère que les habitants d'Ottawa savent ce que c'est et où ça se trouve. Qu'est-ce qu'on fait de 200 tonnes quand on dit qu'une cuillerée serait déjà toxique? Quelles sont les répercussions sur la santé et sur la nécessité de coordonner les efforts? Est-ce que ces 200 tonnes de matières dangereuses se trouvent près de l'eau? Est-ce que le vent pourrait jouer un rôle, car vous savez alors ce qui se produirait.

Dr Cushman: Vous avez parfaitement raison. Cela fait partie d'un projet de 5 millions de dollars pour examiner toutes les questions et identifier les défis.

Quant à votre deuxième point, nous voulons identifier ces défis et nous préparer à y faire face. Toutefois, il faut l'avouer, dans certains cas la situation pourrait dépasser nos moyens et il nous faudrait alors faire appel au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial pour nous fournir des ressources supplémentaires.

Le sénateur Forrestall: Vous connaissez la nature des matières dangereuses et vous savez où elles se trouvent dans cette ville. Par conséquent je vous demande: quelles matières ont été importées dans la ville qui pourraient créer un problème? Comment le déterminer? Comment transmettre l'information?

Dr Cushman: Vous avez mis le doigt sur le problème. Les matières dangereuses sont en grande partie des matières en transit. Il y a risque que les choses tournent mal quelque part, à un certain moment. Je parle de camions ou de wagons ferroviaires. Rappelez-vous ce qui s'est passé à Mississauga il y a 20 ans. Il faut

our rail lines, what we are making here and what we are bringing in. As well, we have to look at what these toxic agents are and what the standard response to them is so that we can be prepared.

Senator Forrestall: What physical capability do you have to decontaminate, say, 20,000 in one day?

Dr. Cushman: It will depend upon what the material is. We have mobile shower units, coupled with our HazMat team. We also have some capacity in the local hospitals. Ideally, we do not want people to go to the hospitals. We would like them to go to the site, which is what I was alluding to earlier.

Senator Forrestall: Do you have the capacity to contain the waste water from these mobile shower units?

Dr. Cushman: We do. Again, there is a limit. We know that what we can do, we can do well. However, the bottom line is our total capacity.

Senator Day: Dr. Cushman, I would like more clarification on how you define the region for planning purposes. You discussed primarily the municipal boundaries. Can you explain to us how you draw the other areas in and how that is planned for?

Dr. Cushman: I can only speak from a public health perspective. I know my colleagues in the surrounding areas. We also have a central service. For example, if someone from Toronto has come to Ottawa, that information will get to me. Quebec also has a central service. Within the realm of public health and the spread of infectious disease, as I said earlier, these are ancient diseases. What we have realized is that the approach is very similar to that we use in general terms for public health. I refer to the tracking of meningitis and tuberculosis, for example. We rely on those networks. We have well-established networks. A week does not go by that I do not talk to one of my colleagues about a case on which we are sharing information.

Senator Day: Do you and your colleagues combined cover all of the area or are there some gaps? Are the medical officers based in municipal regions, leaving gaps in the middle?

Dr. Cushman: There are some gaps. There are some areas in rural Ontario that are not covered by medical officers of health, and those become the responsibility of the central office or the neighbouring areas. There are some problems, but there are health departments in all these areas. Usually, if there is a need, we can get the information out.

Senator Day: Who would be expected to respond if there was a chemical or a hazardous material spill, for example, in a particular area? Who responds to that, if it is not in your municipality?

considérer les voies ferrées, les matières fabriquées ici et les matières que nous faisons venir. Il faut également déterminer quels sont ces agents toxiques et comment nous préparer à réagir à une menace.

Le sénateur Forrestall: Quelles installations physiques avez-vous pour faire la décontamination disons de 20 000 en une journée?

Dr Cushman: Tout dépend de la matière dangereuse. Nous avons des unités de douches mobiles et notre équipe d'intervention. Nous avons également des installations dans des hôpitaux locaux. Dans l'idéal, nous ne voulons pas que les gens se rendent à l'hôpital. Nous aimerions qu'ils se rendent à un site spécial dont je parlais plus tôt.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous les moyens de recueillir l'eau usée de ces douches mobiles?

Dr Cushman: Oui. Toutefois, il y a une limite. Ce que nous pouvons faire, nous pouvons le faire bien. Toutefois, en dernière analyse, ce qui compte, c'est notre capacité globale.

Le sénateur Day: Docteur Cushman, j'aimerais plus de précision sur la façon dont vous définissez la région aux fins de planification. Vous avez parlé essentiellement des limites municipales. Pouvez-vous nous expliquer comment vous englobez les autres régions et comment vous planifiez à cette fin?

Dr Cushman: Je ne peux parler que du point de vue de la santé publique. Je connais mes collègues dans les régions avoisinantes. Nous avons un service centralisé. Par exemple, si quelqu'un de Toronto vient à Ottawa, je suis prévenu. Au Québec, on a également un service centralisé. Dans le domaine de la santé publique, nous connaissons bien la propagation des maladies infectieuses. Nous nous sommes rendu compte que l'approche est très semblable à celle utilisée dans le domaine de la santé publique. Je parle par exemple du suivi dans le cas de la méningite et de la tuberculose. Nous dépendons de ces réseaux. Nous avons des réseaux bien établis. Il ne se passe pas une semaine sans que je parle à l'un de mes collègues d'un cas où nous échangeons de l'information.

Le sénateur Day: Est-ce que vous et vos collègues ensemble couvrez toute la région ou manque-t-il des mailles quelque part? Es-ce que les médecins hygiénistes des régions municipales laissent des fentes au centre?

Dr Cushman: Il manque des mailles. Il y a des régions rurales en Ontario qui n'ont pas de médecin-hygiéniste et qui relèvent donc du bureau central ou des régions avoisinantes. Il y a des problèmes, mais il existe des services de santé dans toutes ces régions. En général, si nécessaire, nous pouvons transmettre l'information.

Le sénateur Day: S'il y avait déversement de produits chimiques ou de matières dangereuses, dans une région particulière, qui répondrait à l'appel? Qui répondrait si ce n'est pas dans votre municipalité?

Dr. Cushman: I assume that they would have emergency medical services, the same as we have here. They have fire, police and public health departments. They deal with the problem according to their needs.

All our emergency plans have a large hospital component to them. A hospital would be put on alert. For example, during the anthrax incident here in this building a year and a half ago, the Ottawa Hospital was on alert. They cleared their emergency rooms.

Senator Day: What I am trying to get at is do you have some assurance and comfort that there is some regional planning that will deal with the situation? For example, if chlorine gas is escaping from a rail car, that gas does not remain within municipal boundaries. How would that be responded to? If the rail car goes off the track in your municipality, would you have jurisdiction over it?

Dr. Cushman: I think it is best to live with examples. Two summers ago, there were some major problems with fires beyond the border of the region of Ottawa-Carleton in the Leeds-Grenville area. Our fire services were helping out. The public health department in that area notified us. We helped them in approaching the problem. We were also on alert right from the word go. There are natural allegiances and collaboration.

You will also see that everyone has an emergency plan. The public health department's emergency plan has to fit into that of the City of Ottawa. The Ottawa Hospital's has to dovetail with it. For example, even a small nursing home has to have its own emergency plan that will fit into the global plan. This also applies to the Outaouais and the outlying neighbouring regions. The office that coordinates these plans is the Emergency Measures Unit headed up by Harold Murphy at the City of Ottawa. Senator Kenny may be asking him to appear in the future. I alluded to the ice storm earlier. Ottawa was not that hard hit. We were a major source of help to smaller townships between here and the Quebec border.

Senator Day: Is the emergency measures planning you describe a provincially oriented and coordinated activity?

Dr. Cushman: Certainly the province sets the guidelines, the standards. They mandate that it be done, that the plans be filed and that we have routine exercises in this area.

The Algonquin college event that I alluded to is an example. Mr. Kanellakos can tell you that we are required to do two, three, four a year. I cannot speak to that. That is more his domain.

Senator Day: Do you have any difficulty dealing with the federal government if it is in your domain, or do you have to deal with the provincial government and then they talk to the federal government?

Dr. Cushman: I recall, as an example, when the mayor called in the army during the ice storm, he had to go through the province. There are certain chains or pathways along which one works.

Dr Cushman: Je présume qu'ils ont des services médicaux d'urgence tout comme nous. Ils ont des services d'incendie, de police et de santé publique. Ils traitent le problème selon leurs besoins.

Tous nos plans d'urgence comprennent l'accès à un grand hôpital. On alerterait l'hôpital. Par exemple, il y a un an et demi, dans cet édifice, lorsqu'il y a eu menace à la bactérie du charbon bactérien, à l'anthrax, l'Hôpital d'Ottawa était sur le pied d'alerte. On y avait fait le vide dans les salles d'urgence.

Le sénateur Day: Ce que j'essaie de déterminer, c'est si vous êtes rassuré qu'il existe une planification à l'échelle de la région pour faire face à cette situation. Par exemple, du chlore gazeux s'échappe d'un wagon ferroviaire, ce gaz ne demeure pas à l'intérieur des limites municipales. Quelles seraient les procédures? Si les wagons ferroviaires quittent la voie dans votre municipalité, est-ce vous qui avez compétence?

Dr Cushman: Il n'y a rien comme les exemples. Il y a deux étés, il y a eu de graves problèmes d'incendie en dehors de la région d'Ottawa-Carleton dans la région Leeds-Grenville. Nos services d'incendie prêtent main-forte. Le service de santé publique de la région nous a prévenus. Nous avons aidé les responsables à faire face au problème. Nous étions sur le pied d'alerte dès le départ. Il s'agit d'alliances et de collaboration naturelles.

Vous constaterez également que tous ont un plan d'urgence. Celui du service de santé publique doit faire partie de celui de la Ville d'Ottawa. Celui de l'Hôpital d'Ottawa doit s'y insérer. D'ailleurs, même une petite maison de soins infirmiers doit avoir son propre plan d'urgence qui s'insère dans le plan global. C'est la même chose du côté de l'Outaouais et dans les régions avoisinantes. Le bureau de coordination est celui de l'Unité des mesures d'urgence dirigée par Harold Murphy, de la Ville d'Ottawa. Le sénateur Kenny va peut-être lui demander de comparaître ici à l'avenir. J'ai fait allusion tout à l'heure à la tempête de verglas. Ottawa n'a pas été très durement frappée. Nous avons été une grande source d'aide pour les plus petites municipalités d'ici à la frontière du Québec.

Le sénateur Day: Est-ce que la planification des mesures d'urgence dont vous parlez est organisée et coordonnée par la province?

Dr Cushman: C'est certainement la province qui établit les lignes directrices, les normes. La province exige que ce soit fait, que les plans soient déposés et que nous tenions des exercices dans la région.

L'événement au collège Algonquin auquel j'ai fait allusion en est un exemple. M. Kanellakos pourra vous dire que nous devons faire des exercices deux, trois, quatre fois par année. Je ne peux pas vraiment vous en parler, c'est plutôt son domaine.

Le sénateur Day: Est-ce que vous éprouvez des difficultés à traiter avec le gouvernement fédéral dans votre domaine ou est-ce que vous traitez avec le gouvernement provincial qui lui parle au gouvernement fédéral?

Dr Cushman: À titre d'exemple, lorsque le maire a fait appel à l'armée pendant la tempête de verglas, il a dû passer par la province. Il y a une marche à suivre. Il y a un certain protocole.

There are certain protocols. As I alluded to earlier, we have had wonderful collaboration with the Health Canada laboratories. For example, if we are worried about anthrax or smallpox, we notify our counterparts in Toronto, but because these are rare diseases, the laboratory capacity is in the hands of Health Canada. We go directly to the department, but we inform our colleagues in Toronto.

Senator Day: Suppose the committee wanted to find out whether there is a stockpiling of equipment or antibiotics or whatever it may be. Would the coordination occur provincially, so that there is not a big stockpile in Ottawa, nothing in Kanata and another big stockpile somewhere else?

Dr. Cushman: We took that initiative in September 2001. We do have a stockpile here. The federal and provincial governments knew about it. Certainly, if those supplies were needed, for example, in Alexandria, not here, we would make them available. You are asking me whether there is an actual system set up. It is fair to say that that is still being worked out at the federal-provincial level. If anything, some of the municipalities have leap-frogged ahead at this point, and for obvious reasons. They are large, they have the capacity to do this, and they think this is where the problems will be.

Senator Day: And they are right there as the first responders.

Dr. Cushman: Exactly.

The Chairman: As a supplementary to Senator Day's question, would Dr. D'Cunha, the provincial medical officer of health, have a coordinating role in your activities here, Dr. Cushman?

Dr. Cushman: Not really. Certainly they have a provincial plan, Mr. Chairman. If I see anything in this community that concerns me, I make sure that he hears about it from me and not from the newspaper. That is just good practice. That is the way we work.

As I said earlier, the province sets out guidelines, but it transpires at the municipal level. The same applies to the federal government. You can make suggestions, put out standards and fund it, but the actual work must be done at the municipal level. That is where things happen and where the organizations work together.

Senator Atkins: In our travels, we have been hearing that there were lessons learned from 9/11. You mentioned one: That there was a breakdown in communication between the police and the firefighters, and the consequences were terrible.

Can you tell us what other lessons resulted from 9/11 that applied to your responsibilities?

Dr. Cushman: I alluded to some of those with respect to bioterrorism. Certainly this is a new game for us, but it is also an old game. We must familiarize ourselves with material that physicians now in their 80s and 90s knew about, but we do not.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons eu une collaboration merveilleuse des laboratoires de Santé Canada. Si nous craignons l'anthrax ou la variole, nous prévenons nos homologues à Toronto, car il s'agit de maladies rares et c'est Santé Canada qui a les laboratoires. Nous nous adressons directement au ministère, mais nous informons nos collègues à Toronto.

Le sénateur Day: Supposons que le comité souhaite déterminer s'il y a un stock d'équipement ou d'antibiotiques ou que sais-je. La coordination se fait-elle au niveau provincial de sorte qu'il n'y a pas un stock énorme à Ottawa, rien à Kanata et un autre immense stock ailleurs?

Dr. Cushman: Nous avons pris cette initiative en septembre 2001. Nous avons constitué un stock ici. Les gouvernements fédéral et provincial le savaient. Si nous avons besoin de quelque chose par exemple à Alexandria et pas ici, nous pourrions fournir le matériel. Vous me demandez s'il y a un système en bonne et due forme. Je pense qu'on peut dire qu'on y travaille toujours au niveau fédéral-provincial. En fait, certaines municipalités ont pris les devants et pour des raisons évidentes. Et il s'agit de grandes municipalités qui ont la capacité nécessaire et qui pensent que c'est à ce niveau qu'il y aura des problèmes.

Le sénateur Day: Et ces services sont les premiers intervenants.

Dr. Cushman: Exactement.

Le président: En question supplémentaire à celle du sénateur Day, est-ce que le Dr D'Cunha, le médecin hygiéniste provincial, joue un rôle de coordination de vos activités ici, docteur Cushman.

Dr. Cushman: Pas exactement. Il existe certainement un plan à l'échelle provinciale, monsieur le président. Si je vois quelque chose ici qui m'inquiète, je l'en informe moi-même, je ne veux pas qu'il l'apprenne dans les journaux. C'est tout simplement normal. C'est ainsi que nous fonctionnons.

Comme je l'ai dit précédemment, la province établit des lignes directrices, et cela s'applique au niveau provincial. Il en va de même du gouvernement fédéral. Vous pouvez faire des suggestions, annoncer des normes, les financer, mais le travail doit se faire au niveau municipal. C'est là que les choses se produisent et où les organisations travaillent ensemble.

Le sénateur Atkins: Lors de nos tournées, on nous a dit qu'il y avait des leçons à tirer des événements du 11 septembre. Vous avez donné un exemple: il y aurait eu manque de communication entre les forces policières et les services d'incendie, et les conséquences ont été terribles.

Pouvez-vous nous dire s'il y a d'autres leçons à tirer du 11 septembre qui s'appliquent dans le cadre de vos responsabilités?

Dr. Cushman: J'y ai fait allusion en parlant du bioterrorisme. C'est peut-être nouveau pour nous, mais c'est quelque chose de très ancien. Il nous faut nous familiariser avec des choses que des médecins qui ont maintenant 80 et 90 ans connaissaient.

Second, on the integration at the grassroots level, I actually attended a conference in the U.S. with Mr. Kanellakos and Mr. Di Monte, the director of our emergency medical services. What came out of that was that there were some silos in New York, but there are also silos in other municipal jurisdictions. The fact that we were at this conference together was an indication of our level of collaboration. There were a few people who had quite a significant degree of foresight some years ago in this city and a lot of work had been done earlier. Also, one of the departments in the new City of Ottawa is Emergency and Protective Services. The only first-line responder that is not in that group is public health. Nonetheless, we spend a lot of time with them. We meet regularly and we are very involved. We are very fortunate that those services have been put under one umbrella.

As I also alluded to earlier, we are very lucky in Ottawa. We have a history of working together. It is a small enough city that we know each other, and big enough to have the resources to do things. We saw the need for collaboration, and we are heartened that we are well abreast of that here.

You then get down to the specifics about what are these agents, what is your capacity to respond, and what do you need to get involved.

When Senator Forrestall was asking me about our capacity, he realizes that you cannot take funds out of every other service you offer in order to plan for the apocalypse. There is a limit there. I would be the first to say if we had a true 'flu pandemic or a smallpox event, our hospitals would grind to a halt while we were looking at how to address it. Then the big question would be, in terms of the damage done, what would it do to the day-to-day capacity? It is like preparing for a nuclear war; there is only so much you can do.

If honourable senators look at the examples, they will see that these incidents have been fairly confined. While there have not been a significant number of people involved — there have not been 50,000 — there have been about 500 or 1,000. That is our *modus operandi* in how we look at this.

Senator Atkins: You can never underestimate the power of the media. They throw around issues like weapons of mass destruction and smallpox. Do you have an information centre, or a way that you can cope with the kind of inquiries that I am sure the media generate?

Dr. Cushman: That is a good question. If you know what you are really dealing with, if you are comfortable with your analysis and you have the facts, just getting out there and riding the wave with them is best. You cannot beat them, so join them, has been my experience. That is not always the case. The other problem is if there is a significant amount of uncertainty and there is an inordinate amount of pressure on you to give answers that you do not have. That is very different. Invariably, you have an adversarial relationship then because there is so much pressure on them to produce.

Deuxièmement, pour ce qui est de l'intégration à la base, j'ai assisté à une conférence aux États-Unis avec M. Kanellakos et M. Di Monte, le directeur de nos services médicaux d'urgence. Nous y avons appris que le cloisonnement existe à New York et qu'il existe aussi dans d'autres municipalités. Le fait que nous avons participé à cette conférence ensemble montre bien notre degré de collaboration. Plusieurs personnes ont fait preuve de beaucoup de prévoyance il y a quelques années dans cette ville et beaucoup de travail a déjà été fait. Il est également à noter que l'un des services de la nouvelle Ville d'Ottawa s'appelle Services d'urgence et de protection. Le seul intervenant de première ligne qui ne fait pas partie de ce groupe, c'est le Service de santé publique. Néanmoins, nous passons beaucoup de temps ensemble. Nous nous réunissons régulièrement et nous travaillons avec intensité. Nous avons beaucoup de chance que l'on ait réuni ces services sous un même toit.

Comme je l'ai mentionné aussi plus tôt, nous avons beaucoup de chance à Ottawa. Nous avons une tradition de collaboration. La ville est suffisamment petite que nous nous connaissions les uns les autres et suffisamment grande pour disposer des ressources nécessaires. Nous avons jugé qu'il fallait collaborer et nous nous réjouissons que cela fonctionne très bien ici.

Ensuite, on regarde les éléments précis, quels sont ces agents, quelle est notre capacité et que faut-il pour pouvoir intervenir.

Lorsque le sénateur Forrestall m'a interrogé sur notre capacité, il a compris qu'on ne peut pas réduire les budgets de tous les autres services afin de se préparer pour l'apocalypse. Il y a une limite. Je suis le premier à reconnaître que si nous avons une épidémie de grippe ou des cas de variole, nos hôpitaux seraient complètement engorgés pendant que nous décidons comment faire face à la situation. La grande question deviendrait alors quelle incidence cela a-t-il sur notre capacité quotidienne? C'est un peu comme se préparer pour une guerre nucléaire. Il y a des limites.

Honorables sénateurs, vous verrez dans les exemples que ces incidents ont été assez limités. Le nombre de personnes impliquées n'est pas énorme — il n'y en a pas 50 000 — mais plutôt entre 500 et 1 000. C'est notre façon de voir la chose.

Le sénateur Atkins: Il ne faut pas sous-estimer le pouvoir qu'exercent les médias, qui ne cessent de nous parler des armes de destruction massive et de la variole. Avez-vous un centre d'information, ou un service qui vous permet de répondre à toutes les questions que vous recevez à cause des médias?

Dr Cushman: C'est une bonne question. Si nous sommes bien au courant de la situation, et si nous croyons disposer de tous les faits pertinents, mieux vaut se mettre de la partie et se joindre aux autres. Mais ce n'est pas toujours le cas. Lorsque l'incertitude règne, la pression se fait sentir pour trouver des réponses dont nous ne disposons pas toujours. À ce moment-là, la situation est très différente, et peut donner lieu à des affrontements puisque tout le monde est à la recherche d'une réponse.

My experience has been that it is best to get out there quickly and be as honest as you can. If we do not know what we are dealing with, we say that we hope that by tomorrow at noon we will. This is our contingency plan and this is what we recommend to the public.

Senator Atkins: You mentioned that you go to different conventions. Is that a good source of information for you and your colleagues?

Dr. Cushman: There are some very good ones. We went to one six months after 9/11. There was significant firsthand experience from New York.

Certainly, to learn from those conferences is very helpful. This training issue is one of the areas that the federal government is funding. It is very important.

Historically, I have preferred to use a library or do a media search, but we found that this was so new, a body of knowledge has not been captured in the journals or in the articles. It was much better for us to get firsthand experience from those who were there.

Senator Banks: Senator Atkins has led me directly into my follow-up question. The federal government funding to which you have just referred is, I presume, through the Joint Emergency Preparedness Program?

Dr. Cushman: I believe so, yes.

Senator Banks: I was careful to spell it out because we have a stiff fine for the use of unexplained acronyms here.

Dr. Cushman: I was warned in advance. I have a few of my own, so I am back-pedaling.

Senator Banks: I have a few, and the jar is full of my half-dollars.

I would like you to comment as fully and as candidly as you can on the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, about which we hear different things in different parts of the country. We hear from some folks that the efforts there at coordination, for example, information sharing and so on, and making sure that everything is tickety-boo are on track, and we hear in other places that that is not so. What is your experience and that of your agency with what I will now call OCIEPP?

Dr. Cushman: I will confine my remarks to public health and let Mr. Kanellakos talk about the overall preparedness efforts.

First, in public health, we have had rapid and superb cooperation in the laboratory setting, which is extremely important. That is how you diagnose these diseases if they are in those powders. Second, we have received some funding that Mr. Kanellakos can refer to. I am, like everyone else at the table, trying to get a piece of the pie for public health. We have had playful jousting with my colleagues from fire and police services. I am comfortable with that.

J'estime qu'il vaut mieux aller au devant d'une situation et de s'exprimer aussi franchement que possible. Si nous ne savons pas de quoi il s'agit, nous disons que nous espérons le savoir au plus tard le lendemain midi. C'est notre plan d'urgence et c'est ce que nous recommandons au public.

Le sénateur Atkins: Vous avez dit que vous participez à des conférences. Est-ce que cela représente une bonne source d'information pour vous et pour vos collègues?

Dr Cushman: Certaines conférences sont excellentes. Six mois après les événements du 11 septembre, nous avons participé à une conférence qui portait sur ce qui s'était passé à New York.

Il est évident que ce genre de conférences peut être très utile. La formation est un des domaines qui est financé par le gouvernement fédéral. Donc, c'est un domaine important.

J'ai toujours privilégié les recherches en bibliothèque ou dans les médias, mais dans ce cas-ci les connaissances étaient toutes fraîches et n'avaient pas encore fait l'objet d'articles savants. Nous avons pu profiter des expériences de première main relatées par ceux qui avaient été sur place.

Le sénateur Banks: J'ai une question supplémentaire qui découle de la question posée par le sénateur Atkins. Vous avez parlé d'un financement fédéral; s'agit-il du Programme conjoint de protection civile?

Dr Cushman: Je crois que oui.

Le sénateur Banks: J'ai fait bien attention pour énoncer le titre au complet parce qu'on accepte mal l'utilisation des acronymes ici.

Dr Cushman: On m'en avait fait une mise en garde. J'en ai quelques-uns qui me sont propres, donc j'ai fait attention.

Le sénateur Banks: J'en ai aussi, et j'ai déjà versé plusieurs pièces de 50 cents.

J'aimerais savoir ce que vous pensez du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, puisque les commentaires que nous entendons varient selon la région. Certains nous disent que le bureau fait des efforts pour assurer la coordination, le partage de l'information, afin que tout marche comme sur des roulettes, tandis qu'ailleurs, on nous dit que ce n'est pas du tout le cas. Pouvez-vous nous dire quelques mots au sujet de l'expérience de votre organisme auprès de ce que je vais maintenant appeler le BPIEPC?

Dr Cushman: Je vais me limiter à des commentaires au sujet de la santé publique et je demanderai à M. Kanellakos de vous entretenir sur le plan d'urgence en général.

Pour ce qui est de la santé publique, nous avons obtenu une collaboration rapide dans les laboratoires, un élément qui est d'une grande importance. Nous comptons sur eux pour diagnostiquer ce qui peut se trouver dans ces poudres. Ensuite, comme M. Kanellakos a dit, nous avons reçu un financement. Comme tous les autres, moi aussi j'essaie d'obtenir une part de ce gâteau pour la santé publique. Mes collègues, policiers et pompiers, sont aussi des concurrents, mais cela ne m'inquiète pas pour autant.

I did refer earlier to the fact that, sometimes when you build capacity, it is often helpful, if you can, to have some of the positions funded. That is a complicated issue. You do not want to be locked in long term. I just throw that out for you.

As for Ron St. John and his colleagues at Health Canada, certainly I have attended presentations with them. I have seen their material. It has helped us, and it has helped me, at least in the medical area. They are a phone call away. That has been an asset.

There are invariably dialogues between the federal government and the provinces. We at the municipal level sometimes feel like the third cousins who are not even at the table. They have to sort out themselves what they will do nationwide and where and how the money will flow. As I said to Senator Day, we are the ones on the ground, the first responders. That is a long-standing constitutional challenge in this wonderful country in which we live. If honourable senators can think of ways to see that municipalities receive some money directly, I would not object to that.

In a roundabout way, I have been pleased to date. However, you would need to talk to Mr. Kanellakos about the overall issues for the city because he is in charge of that.

Senator Banks: It is not our plan to open that particular constitutional jar for the next little while.

My last question, so that we can make the comparisons — and they are always odious, but different in any given municipality — is that when an emergency medical team goes out, for example, an ambulance or a larger emergency medical response unit, under the aegis of which agency in this municipal area does it operate? Is it a function of the fire department? Is it separate? Tell us how that works.

Dr. Cushman: I am pleased to report that it is now under the aegis of the city. Before the new City of Ottawa unfolded, the Ministry of Health ran the ambulance and paramedic services. At present, fire, public health, police, paramedic and emergency measures, all five, are under the domain of the city. Four are under the domain of Mr. Kanellakos in Emergency Protective Services. We are sort of the outside link, but we are very close.

By having these elements together, good progress has already been made on the central command to which you alluded earlier, senator — dispatch and communication. It is the city. We may have some bias, but we think we are delivering a superior service because we are now all together.

Senator Banks: It is now working better than it did?

Dr. Cushman: I believe it is.

J'ai dit tout à l'heure que lorsqu'on essaie de créer de la capacité, il est toujours utile de pouvoir trouver un financement pour certains postes. C'est une affaire complexe. Il ne faudrait pas se retrouver coincer. Ce n'est qu'une observation que je vous fais.

Pour ce qui est de Ron St. John et de ses collègues de Santé Canada, j'ai bien sûr participé à des séances d'information avec eux, et j'ai vu leur documentation. Elle s'est avérée utile du point de vue médical. Ils sont faciles à rejoindre, et représentent une importante ressource pour nous.

Il y a constamment des dialogues entre le fédéral et les provinces. Nous qui sommes au palier municipal nous sentons parfois un peu délaissés puisque nous ne sommes même pas invités à nous asseoir à la table. C'est aux provinces et au fédéral de décider de leurs priorités à l'échelle nationale et de la direction que prendra le financement. Comme j'ai dit au sénateur Day, nous sommes ceux qui sont sur le terrain, nous sommes les premiers intervenants. Voilà un défi constitutionnel de longue date que nous connaissons dans ce merveilleux pays qui le nôtre. Si les honorables sénateurs pourraient trouver le moyen de faire en sorte que les municipalités reçoivent une partie de ces fonds, je ne m'y opposerais pas.

Mais, jusqu'ici, je n'ai pas à me plaindre, dans le fond. Il faudrait cependant s'adresser à M. Kanellakos pour en savoir plus long au niveau municipal, parce que c'est lui qui en a la responsabilité.

Le sénateur Banks: Nous n'avons pas l'intention, pour l'instant, d'ouvrir cette boîte de pandore constitutionnelle.

J'ai une dernière question qui nous permettra de faire des comparaisons, chose qui n'est pas toujours à souhaiter, mais la situation diffère selon la municipalité. J'aimerais savoir de quel organisme municipal relève une équipe médicale d'urgence qui intervient au moyen d'une ambulance par le biais d'une unité d'intervention plus grande? Est-ce la responsabilité du service d'incendie? Est-ce un service à part? Expliquez-nous comment cela fonctionne.

Dr. Cushman: Je suis ravi de pouvoir vous dire que c'est maintenant la responsabilité de la ville. Avant la création de la nouvelle Ville d'Ottawa, le ministère de la Santé avait la responsabilité des services d'ambulance et paramédicaux. Maintenant, les services d'incendie, de la santé publique, de la police, ainsi que les services d'urgence et paramédicaux, les cinq services, sont la responsabilité de la ville. C'est M. Kanellakos des services de protection et d'urgence qui s'occupe de quatre de ces cinq services. Nous sommes un peu à l'écart, mais nous sommes néanmoins reliés aux autres services.

En réunissant tous ces éléments, nous avons pu réaliser du progrès au niveau de la communication centrale dont vous avez parlé un peu plus tôt, monsieur le sénateur — notamment la répartition et la communication. C'est la ville. Nous avons peut-être un parti pris, mais nous croyons que le service que nous offrons est d'autant plus supérieur parce que nous sommes maintenant tous réunis.

Le sénateur Banks: Et cela fonctionne mieux maintenant?

Dr. Cushman: Je crois que oui.

The Chairman: Dr. Cushman, I wish to thank you for appearing before us. Your testimony has been helpful in the course of our studies. As we mentioned, we expect to hear from your colleagues who represent the other five organizations that relate to emergency preparedness here in the City of Ottawa in the next week or so. We have heard from both the chief of police and in writing from the medical officer of health in Toronto. We have visited Regina, Edmonton and Vancouver. We plan to continue with this study through the winter and spring, expecting to report some time early in the summer.

Before excusing you, doctor, it falls upon me to have the honour and pleasure of recognizing some work that you have done, and then some work that a friend of yours has done, in the field of tobacco control. If you would just come forward, perhaps I can explain it further.

In recognition of the remarkable work that you have done here in the City of Ottawa in the field of tobacco control, it is my pleasure and honour to present you with a Jubilee Medal.

Ms. Barbara Reynolds, Clerk of the Committee: The commemorative medal for Her Majesty Queen Elizabeth II's Golden Jubilee was created to mark the 50th anniversary of the accession of Her Majesty to the Throne on February 6, 1952.

[Translation]

It is awarded to persons who, like yourself, have made an exceptional contribution to Canada, to their community, or to their fellow citizens.

[English]

The Chairman: Thank you very much. The box comes with it, and perhaps a scroll.

Dr. Cushman: First, I wish to thank you. In any major effort, there is always a lot of strong support and a lot of other key players. I see one right in front of me, Senator Kenny, who has done remarkable work in this area, and also Ken Kyle. I will think of you both, and many others, as I enjoy this.

The Chairman: Mr. Kyle, come forward, please. Mr. Ken Kyle is from the Canadian Cancer Society, which has spearheaded the fight against youth smoking and for tobacco control in Canada. I think it is fair to say that Ken has been the driving force of the society in those efforts and played a major role in encouraging the federal government to significantly increase its spending. For that I congratulate you very much, and I am honoured to also present you with this medal.

Ms. Reynolds: The commemorative medal for Her Majesty Queen Elizabeth II's Golden Jubilee was created to mark the 50th anniversary of the accession of Her Majesty to the Throne on February 6, 1952.

Le président: Monsieur Cushman, j'aimerais vous remercier pour votre comparution ici aujourd'hui. Votre témoignage a été des plus utiles. Comme nous vous avons dit, nous espérons recevoir, dans les semaines à venir, vos collègues qui représentent les cinq autres entités qui s'occupent des plans d'urgence pour la Ville d'Ottawa. Nous avons entendu le chef de police et nous avons reçu une communication écrite du responsable de la santé pour la Ville de Toronto. Nous nous sommes rendus à Regina, Edmonton et Vancouver. Nous avons l'intention de poursuivre ces travaux pendant l'hiver et le printemps, pour publier un rapport en début d'été.

Avant de vous laisser partir, docteur, j'ai l'honneur et le plaisir de vous féliciter pour le travail que vous avez fait, de même qu'un de vos collègues, dans le domaine de la lutte contre le tabagisme. Je vous demanderais de vous présenter ici en avant, afin de me permettre de vous expliquer de quoi il s'agit.

En reconnaissance du travail remarquable que vous avez fait ici dans la Ville d'Ottawa pour la lutte contre le tabagisme, j'ai le plaisir et l'honneur de vous présenter la médaille commémorative du Jubilé.

Mme Barbara Reynolds, greffière du comité: La médaille commémorative du Jubilé de Sa Majesté la reine Élisabeth II marque le 50^e anniversaire de l'occasion de Sa Majesté au trône le 6 février 1952.

[Français]

Elle est conférée aux personnes qui, comme vous, ont apporté une contribution exceptionnelle au Canada, à leur collectivité ou à leurs concitoyens.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup. La boîte est incluse, et peut-être même un parchemin.

Dr Cushman: Premièrement, je tiens à vous remercier. Dans tout effort, il y a toujours beaucoup d'appui et beaucoup d'autres joueurs. J'en vois un devant moi, le sénateur Kenny, qui a fait un travail remarquable en ce domaine, et aussi Ken Kyle. Je pense à vous deux, et à bien d'autres, en acceptant cet honneur.

Le président: Monsieur Kyle, veuillez avancer, s'il vous plaît. M. Ken Kyle est de la Société canadienne du cancer, qui a été au premier plan de la lutte contre le tabagisme chez les jeunes et pour le contrôle du tabac au Canada. Je crois que nous pouvons dire que Ken a été la force motrice de la société au cours de ces efforts et a joué un rôle important pour encourager le gouvernement fédéral à augmenter ses dépenses dans ce domaine. Pour cela je vous félicite, et je suis heureux de vous présenter cette médaille.

Mme Reynolds: Cette médaille commémorative en l'honneur du Jubilé de Sa Majesté la reine Élisabeth II a été créée pour marquer le 50^e anniversaire de son accession au trône le 6 février 1952.

[Translation]

It is awarded to persons who, like yourself, have made an exceptional contribution to their community, to Canada or to their fellow citizens.

[English]

Mr. Ken Kyle, Director, Public Issues, Canadian Cancer Society: Thank you to the whole Senate, and to you, Senator Kenny, and Senator Nolin, for your great work. The Senate has played a leadership role with respect to the Tobacco Youth Protection Act. It is working and lives are being saved. The Senate as a whole should feel proud.

The Chairman: After that pleasant moment, honourable senators, I bring this portion of the meeting to a close with a short message to those who are following our work at home. Please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or for assistance in contacting members of the committee.

Honourable senators, Senator Jack Wiebe from Saskatchewan joined us while Dr. Cushman was making his presentation. Senator Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, a member of the Saskatchewan Legislative Assembly and the Lieutenant Governor of Saskatchewan. He is past president of the Canadian Forces Liaison Council. He is the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. Currently, that committee is looking at the impact of climate change on farming and forestry practices across the country.

We have heard from the Chief Medical Officer of the City of Ottawa. We will now hear from Mr. Jacques Rathwell, Manager, Emergency Measures, for the City of Gatineau, and Mr. André Langelier, Director, Emergency and Protective Services.

Gentlemen, we welcome you both. We are looking forward to hearing from you.

[Translation]

Mr. André Langelier, Director, Emergency and Protective Services, City of Gatineau: First, let me thank you on behalf of the City of Gatineau for inviting us to play a role in the emergency preparedness system of our municipal organization. As you know, the City of Gatineau is a municipality that was formed by a merger on January 1st, 2002. Thus, it is a brand new city. Let us first describe it to you. It is important, even though we are neighbours, to introduce to you the new City of Gatineau.

Mr. Rathwell will give the presentation about the new City of Gatineau and then, I will present to you our emergency preparedness plan, which has been implemented since January 1, 2002.

[Français]

Elle est conférée aux personnes qui, comme vous, ont apporté une contribution exceptionnelle à leur collectivité, au Canada ou à leurs concitoyens.

[Traduction]

M. Ken Kyle, directeur, Questions publiques, Société canadienne du cancer: Je tiens à remercier le Sénat, et vous plus particulièrement, sénateur Kenny et sénateur Nolin, de tout votre bon travail. Le Sénat a joué un rôle de premier plan pour ce qui est de la Loi sur la protection des jeunes contre le tabagisme. C'est une loi efficace et qui sauve des vies. Le Sénat tout entier devrait en être fier.

Le président: Et après ce moment agréable, honorables sénateurs, je souhaite clore cette partie de nos travaux en ajoutant un petit message à ceux qui suivent nos délibérations à la maison. Veuillez visiter notre site Web au www.sen-sec.ca. Vous y trouverez le témoignage de nos témoins ainsi que le calendrier de nos audiences. Vous êtes libres aussi de communiquer avec le greffier du comité en composant le 1-800-267-7362 pour plus de renseignements ou si vous avez besoin d'aide pour communiquer avec les membres du comité.

Honorables sénateurs, le sénateur Jack Wiebe de la Saskatchewan s'est joint à nous pendant l'exposé du Dr Cushman. Le sénateur Wiebe est un éminent citoyen de la Saskatchewan. Il a été un agriculteur qui a connu un grand succès, membre de l'Assemblée législative de la Saskatchewan et lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan. Il est ancien président du Conseil de liaison des Forces canadiennes. Il est le vice-président du Comité permanent de l'agriculture et des forêts du Sénat. Et ce comité étudie actuellement l'impact du changement climatique sur l'agriculture et les pratiques en matière forestière à travers le pays.

Nous avons entendu le médecin hygiéniste en chef de la Ville d'Ottawa. Nous allons maintenant entendre Jacques Rathwell, directeur de la protection civile pour la Ville de Gatineau, et M. André Langelier, directeur des services d'urgence et de protection.

Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue. Nous avons bien hâte de vous entendre.

[Français]

M. André Langelier, directeur, Module de la protection des personnes et des biens, Ville de Gatineau: Tout d'abord, je vous remercie au nom de la Ville de Gatineau de nous avoir invités à vous faire part du système de sécurité civile de notre organisation municipale. Comme vous le savez, la ville de Gatineau est une municipalité qui a été fusionnée le 1^{er} janvier 2002. C'est donc une toute nouvelle ville. Au départ, nous allons vous en dresser le portrait. Il est important, même si on est voisin, de vous présenter la nouvelle Ville de Gatineau.

M. Rathwell fera la présentation de ce qu'est la nouvelle Ville de Gatineau et par la suite, je vous présenterai notre plan de sécurité civile, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2002.

At the time of the merger, we had already set up a municipal emergency preparedness organization. Later on I will tell you about the response team for chemical, biological, radiological and nuclear threats we are now creating. We should be fully operational by the fall of 2003. I will describe to you how various levels of government contributed to create this team. Without further ado, Mr. Rathwell will describe our municipality.

Mr. Jacques Rathwell, Manager, Emergency Measures, City of Gatineau: The City of Gatineau resulted from the merger of the former municipalities of Hull, Gatineau, Aylmer, Buckingham, Masson-Angers and the Outaouais urban community. It is Quebec's fifth largest city with its 228,052 inhabitants, and is part of the National Capital, which is the fourth largest urban centre in Canada. Its territory has a surface of 344,162 km². It extends along a 47.59 km long strip along the Outaouais River and the Gatineau and Lièvre Rivers flow through it from north to south. Its main economic activities are government services, trade and health services. Its population is 82 per cent francophone and the bilingualism rate is 63 per cent. Its level of education is higher than the rest of Quebec and the average household income as of 1996 was \$48,324.

Mr. Langelier: This was a very brief overview of our municipality. Now, if you allow, we will tell you about the municipal organization of emergency preparedness in the City of Gatineau.

You received a copy of the document. There you see a flow chart of the municipal emergency preparedness organization. You see that in Quebec, with regard to emergency measures, there is an Emergency Preparedness Act that gives powers to municipalities. Besides, disasters in Quebec must be managed by municipalities. Shortly, we will see that occasionally, when a municipality is overwhelmed, the regional emergency preparedness team can be called in. Later, we can request the implementation of what we call in Quebec the "National Emergency Preparedness Plan."

As a pivotal figure in emergency preparedness, the mayor has an important role to play as defined by the act. The town council must be kept abreast of the situation as it evolves. In Quebec, each municipality has an emergency preparedness coordinator. Mr. Mark Laroche, our Chief Executive, coordinates emergency preparedness for the City of Gatineau and I am his substitute. As I am in charge of the module for the protection of life and property, in normal times I supervise police services, fire safety services, 911, emergency measures, the school patrol and animal control. All these services are part of the module for the protection of life and property.

When you are dealing with the organizational structure of an emergency or public security measure, it may involve certain sectors. At the planning stage, we would consult those sectors which may potentially be called "risk generators."

Au moment de la fusion, nous avons déjà mis en place une organisation municipale de sécurité civile. Je vais par la suite vous entretenir de notre équipe d'intervention sur les risques chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires que nous mettons en place maintenant. À l'automne 2003, nous devrions être pleinement opérationnels. Je vais vous faire part des contributions des différents paliers de gouvernement pour la création d'une telle équipe. Sans plus tarder, M. Rathwell va vous faire le portrait de notre municipalité.

M. Jacques Rathwell, responsable de la sécurité civile, Ville de Gatineau: La Ville de Gatineau est issue de la fusion des ex-municipalités de Hull, Gatineau, Aylmer, Buckingham, Masson-Angers et de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Cinquième ville en importance au Québec avec ses 228 052 habitants, elle fait partie de la capitale nationale, quatrième plus grande agglomération urbaine du Canada. Son territoire couvre une superficie de 344,162 km². Elle s'étend sur une bande de 47,59 km le long de la rivière des Outaouais et elle est traversée du nord au sud par les rivières Gatineau et Lièvre. Ses principales activités économiques sont les services gouvernementaux, le commerce et les services de santé. Sa population est francophone à 82 p. 100 et le taux de bilinguisme est de 63 p. 100. Son niveau de scolarité est plus élevé que le reste du Québec et le revenu moyen par ménage, en date de 1996, s'élevait à 48 324 \$.

M. Langelier: Voici un tableau très succinct de notre municipalité. Maintenant, si vous nous le permettez, nous allons vous présenter l'organisation municipale de sécurité civile de la Ville de Gatineau.

Vous avez reçu une copie du document. Vous y voyez la structure de l'organisation municipale de sécurité civile. Vous voyez qu'au Québec, lorsqu'on parle de mesures d'urgence, il existe la Loi sur la sécurité civile qui donne des pouvoirs aux municipalités. D'ailleurs, le sinistre au Québec doit être géré par la municipalité. On verra tantôt qu'il peut arriver, lorsque les capacités de la municipalité sont dépassées, qu'on fasse appel à l'équipe régionale de la sécurité civile. Plus tard, on peut demander le déclenchement de ce qu'on appelle au Québec le «Plan national de sécurité civile».

Au centre de la sécurité civile, le maire a un rôle important à jouer en vertu de la loi. Le conseil municipal doit être informé de l'évolution de la situation. Au Québec, il y a dans chaque municipalité un coordonnateur de la sécurité civile. M. Mark Laroche, notre directeur général, est le coordonnateur de la sécurité civile à la Ville de Gatineau et je suis son substitut. Comme responsable du module de la protection des personnes et des biens, je supervise dans la vie normale les services de la police, les services de la sécurité incendie, le 911, les mesures d'urgence, la brigade scolaire et le contrôle animalier. Tous ces services relèvent du module de la protection des personnes et des biens.

Lorsqu'on parle de structure organisationnelle en mesure d'urgence ou en sécurité civile, des industries peuvent être impliquées. À l'étape de la planification, nous allons consulter ces entreprises qu'on appelle potentiellement «génératrices de risques».

In the event of a major disaster which a city cannot cope with, the mayor may immediately turn to the Government of Quebec. He would automatically call the regional emergency preparedness manager at the ministère de la Sécurité publique, who in turn would get in touch with the Government of Quebec. The coordinator may also ask for assistance from the Government of Quebec or ask the regional emergency preparedness coordinator for help. The coordinator is in charge of an intervention plan which calls upon various Government of Quebec departments, depending on the nature of their activities.

At that stage, the Government of Quebec services could be provided through the Department of the Environment, the Régie régionale de santé et services sociaux, the Department of Agriculture, the Department of Municipal Affairs, the Quebec Provincial Police and so on.

We have a universal emergency preparedness plan. If anything happens on our territory, we are ready with a general plan for implementation.

We are also working on specific intervention plans which are complementary to our general emergency preparedness plan. For instance, in the event of a dam failure, we have a specific plan of intervention if ever we need to deal with this type of situation.

We are also working on an evacuation and confinement plan. Sometimes it is better for people to stay home and keep their windows closed rather than go out, because it may be more dangerous to be outside than indoors, depending on the nature of the disaster.

Other areas of activity have been taken into account under our plan. Any emergency preparedness situation must provide for good communication with the media and the public. We also have information technologies at our disposal. As you know, the most important thing in emergency preparedness is communication. It is therefore very important to have a well-structured information technology plan.

We also have a person who is in charge of permanent resources, that is the management of human resources, including volunteers and others.

Mr. Rathwell is in charge of the public security office for the City of Gatineau. We gave him the mandate of analyzing and planning all issues surrounding public security and those affecting emergency measures and plans. That is his primary responsibility. That is what he was specifically hired to do.

We also have coordinators. In case of a major disaster on our territory, the event would happen on the ground, so we need to know how to alert the public and who will be called in: the police, fire services or others.

We also have an assistant coordinator for operations who, depending on the nature of the event, would, for instance, be a senior police officer or someone from fire prevention services, or even someone from public works or the public health office if the event in question were an epidemic or something of that nature. Depending on the type of disaster, we would immediately appoint

S'il s'agit d'un événement majeur où les limites et les capacités de la municipalité sont rapidement dépassées, le maire peut faire appel immédiatement au gouvernement du Québec. Automatiquement, on va s'adresser au directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique qui établira le lien avec le gouvernement du Québec. Le coordonnateur peut également formuler une demande d'assistance au gouvernement du Québec ou s'adresser au coordonnateur régional de la sécurité civile. Ce dernier a un plan d'intervention où les différents ministères du gouvernement du Québec joueront un rôle selon la nature de leurs activités.

Lorsqu'on parle des services du gouvernement du Québec à ce stade, il s'agit du ministère de l'Environnement, de la Régie régionale de santé et services sociaux, du ministère de l'Agriculture, du ministère des Affaires municipales, de la Sûreté du Québec, et cetera.

Nous avons un plan universel d'application de la sécurité civile. S'il survient quoi que ce soit sur notre territoire, nous avons un plan d'application général.

Nous élaborons également des plans spécifiques d'intervention qui sont complémentaires à notre plan général de sécurité civile. Par exemple, en cas de rupture de barrage, nous avons un plan spécifique d'intervention si jamais nous sommes confrontés à une telle situation.

Nous sommes également à élaborer un plan d'évacuation et de confinement. Il peut arriver qu'il est mieux que les gens demeurent chez eux avec leurs fenêtres fermées plutôt que de sortir parce qu'il pourrait être plus dangereux de sortir à l'extérieur que de demeurer chez soi, selon la nature de l'événement.

Des champs d'activités sont prévus dans notre plan. Tout le volet communication avec les médias et avec la population est très important en sécurité civile. Nous avons aussi les technologies de l'information. Comme vous le savez, le nerf de la guerre, lorsqu'on parle de mesures d'urgence, ce sont les communications. Il est donc très important d'être bien structuré sur le plan des technologies de l'information.

Nous avons aussi un responsable qui supervise tout le volet des ressources permanentes, c'est-à-dire la gestion des ressources humaines, les bénévoles, et cetera.

M. Rathwell est notre responsable du bureau de la sécurité civile de la Ville de Gatineau. On lui a confié le mandat d'analyser et de planifier tout ce qui concerne la sécurité civile, les plans et les mesures d'urgence. C'est sa responsabilité première. Il est affecté spécifiquement à cette activité.

Nous avons également des coordonnateurs. Lors d'un événement majeur sur un territoire, cela se passe sur le terrain, on doit alors voir quel sera le procédé d'alerte, quels seront les intervenants: policiers, pompiers ou autres.

Nous avons un coordonnateur adjoint aux opérations qui, selon la nature de l'événement, pourra par exemple être un policier cadre ou quelqu'un du service des incendies, des travaux publics ou de la santé publique s'il s'agit d'une épidémie ou d'autre chose de cette nature. Selon la nature de l'événement, nous nommons immédiatement ce qu'on appelle un directeur des

a director of operations. This person would be in charge of the disaster site, define the security perimeter and direct everything that goes on within the security perimeter.

This person would make sure that the zone is safe and that no unauthorized person enters the zone.

When you are dealing with operations, you are dealing with the police, fire prevention services, technical services and transportation. Public transportation services would be in charge of transporting merchandise and organizing vehicles to transport people in case of an evacuation.

If we are faced with health problems, we can also directly contact the Régie régionale de la santé in Quebec.

All these people are members of our committee, the municipal organization for emergency preparedness, and when we meet, these people participate and they are the key players.

The coordinator is also the person in charge. This person is based at the emergency operations centre. The assistant operations coordinator is also at the emergency operations centre. The operations director is onsite and his job is to direct the operations. Then there is the assistant coordinator who is in charge of assistance to the victims.

In the event of a disaster, in the area of civil security, it is very important to look after the victims. You need someone in charge of psychological and social services. We worked together with local community service centres which would come to our aid if necessary.

Our plan also calls for emergency shelters. We would also provide food and clothing to people and help them find friends or loved ones. If a major disaster strikes, people become emotional and families need to be helped. The public must generally be kept informed at all times. We have to be able to explain what is happening, to organize press conferences and to provide logistical and financial support. There are different programs in Quebec dealing with financial relief for victims.

The directors of the City of Gatineau's municipal service centres — in Montreal and in Quebec City, where municipalities have been amalgamated, they are called wards, but that is not the case with us. We have municipal service centres: five municipal service centre directors provide support to the assistant coordinator for disaster relief, if need be. They know their territory and their association. These are key people who can help the assistant coordinator for disaster relief, who in turn will advise the coordinator. This is an original structure which has been proven. We held disaster simulations and applied our plan. We have planned other simulations for 2003.

There was mention of dam failure. We will conduct a table-top exercise with such a scenario. The entire civil security team of the City of Gatineau will meet to simulate reaction to a dam failure. This is basically how it works.

opérations. Il est responsable sur le terrain, il va définir le périmètre de sécurité et il va commander l'ensemble des services à l'intérieur du périmètre de sécurité.

Il va s'assurer que la zone demeure sécuritaire et que personne ne peut entrer à l'intérieur de cet endroit.

Lorsqu'on parle d'opérations, il s'agit du corps policier, du service d'incendie, des services techniques et du transport. Ce sont les travaux publics qui s'occuperont de transporter des objets et de voir à obtenir les véhicules pour transporter les gens si une évacuation doit avoir lieu.

Nous avons un lien également avec la Santé publique de la régie régionale au Québec, si nous avons un problème de santé.

Toutes ces personnes font partie de notre comité, l'organisation municipale de sécurité civile, et lorsqu'on se rencontre, ces gens participent et ce sont les principaux intervenants.

Lorsqu'on parle du coordonnateur, on parle aussi du responsable. Cette personne sera au centre des opérations d'urgences. La personne qui est le coordonnateur-adjoint aux opérations est au centre d'opérations d'urgences. Le directeur des opérations est sur le terrain, il va encadrer et diriger les opérations. Vous avez le coordonnateur-adjoint qui s'occupe du service aux sinistrés.

En mesure d'urgence, en sécurité civile, le service aux sinistrés est très important. Il y a lieu d'avoir quelqu'un pour les services psychosociaux. On est en relation avec les CLSC qui nous appuient au besoin.

Lorsqu'on parle d'hébergement, nous avons des centres prévus dans notre plan. On s'occupe de l'habillement des gens, de les alimenter et des retrouvailles. Lors d'un événement majeur, les gens sont émotifs et la famille a des besoins. Il faut donner des renseignements généraux à la population en tout temps. On doit être en mesure d'expliquer ce qui se passe, de mettre en place un point de presse, un soutien logistique et du financement. Différents programmes existent au Québec concernant le soutien financier aux sinistrés.

Les directeurs des centres de services municipaux, à la Ville de Gatineau — dans les villes fusionnées on parle, à Montréal et à Québec, d'arrondissements — chez nous ce n'est pas le cas. Nous avons des centres de services municipaux: cinq directeurs de centres de services municipaux appuient le coordonnateur-adjoint au service aux sinistrés en cas de besoin. Ils connaissent leur territoire et leur association. Ce sont des personnes importantes qui répondront aux besoins du coordonnateur-adjoint au service aux sinistrés qui lui conseillera le coordonnateur. Voici la structure que je qualifie d'originale et qu'on a validée. On a fait des exercices, on a appliqué notre plan. On a d'autres exercices prévus en 2003.

On parlait de rupture de barrage. On va simuler un exercice sur table, l'équipe complète de sécurité civile de la Ville de Gatineau se rencontrera pour vivre une simulation en cas de rupture d'un barrage. Voici en gros la structure.

In the event of a major disaster, the alert is given, people are mobilized and our civil security plan must be ready for implementation. This is what happens when an alert is given. People witness an event. They call the police or 911. The call is immediately transferred to emergency services and, depending on the event, its seriousness will be determined. If it is an extraordinary event, a major disaster, only then will our director general contact the civil security coordinator.

We have two teams on standby, team A and team B. If the coordinator happens to be outside the country, there is someone to take his place. Under our civil security plan, every person has a specific responsibility and every person also has a replacement.

The coordinator is informed of the event and he in turn contacts the mayor. The coordinator will set into motion his municipal organization's civil security apparatus. The coordinator is responsible for contacting the people responsible for the various areas of intervention. The mayor will inform his municipal council and will be the one who speaks directly to the public. Perhaps other resources will be called in, such as the Red Cross or others.

When I was the director for public security for the town of Aylmer, a major disaster happened a few years ago, when a tornado seriously damaged several homes.

Sometimes we do not even need to reach out because organizations come up and ask if there is anything they can do. That was the case with the RCMP. The Quebec Provincial Police and other organizations have certain skills and may provide help, if necessary. There also is a regional coordinator for civil security.

Whenever a major disaster hits our city, we will basically always get in touch with the Bureau régional de la sécurité civile and they will send us public security advisers to observe the situation and provide us with advice.

To effectively manage a disaster, you need a municipal coordination centre. We already have centres in place to coordinate the activities of those responsible for dealing with such a situation. But we need to build communication networks. We already have existing networks, but we have to make sure they work. There are plans to improve them.

We also need to think about potential security measures. We need to appoint a director of operations who will assume responsibility for the management of the disaster onsite. We would immediately inform the disaster relief people. They will get organized. Shelters would be opened and we would call upon local community service centres to provide psychological and social support services and so on. These things would all happen at the same time.

Lors d'un événement majeur, on parle d'alerte, on doit mobiliser les gens et savoir comment ont met en oeuvre notre plan de sécurité civile. C'est le schéma d'alerte. Des gens sont témoins d'un événement. Ils vont appeler la police ou le 911. L'appel est transmis immédiatement aux services d'urgences et selon la gravité de l'événement, on va confirmer la gravité du cas. Si on considère que ce cas sort de l'ordinaire, que c'est un cas majeur, à ce moment, on va aviser le coordonnateur de la sécurité civile en la personne de notre directeur général.

On a prévu deux équipes, l'équipe A et l'équipe B. Si jamais le coordonnateur est à l'extérieur du pays, quelqu'un a été nommé à qui on a confié la tâche d'agir à titre de substitut. Chaque personne a une responsabilité spécifique dans notre plan de sécurité civile et chacune a également un substitut.

Le coordonnateur est avisé de l'événement et il en avise le maire. Le coordonnateur mettra en branle son organisation municipale de sécurité civile. Il lui revient de communiquer avec les différents responsables des champs d'intervention. Le maire tiendra au courant le conseil de ville, il sera le porte-parole auprès de la population. On peut avoir besoin de d'autres ressources, que ce soit la Croix-Rouge ou autres.

Dans les événements majeurs, lorsque j'étais directeur de la sécurité publique à la ville d'Aylmer, nous avons subi une tornade il y a quelques années avec des maisons endommagées sérieusement.

On n'a pas besoin de communiquer, certains services communiquent avec nous pour nous offrir des services. Cela a été le cas de la GRC. La Sûreté du Québec et plusieurs organismes ont des expertises et au besoin peuvent nous appuyer. Vous avez également le coordonnateur régional de la sécurité civile.

De façon quasi systématique, lorsqu'on vit un événement majeur dans notre ville, nous allons communiquer avec le Bureau régional de la sécurité civile pour les aviser et ils vont déléguer des conseillers en sécurité civile qui vont se rendre sur place pour faire de l'observation et nous donner des conseils.

Pour bien gérer un sinistre, nous avons besoin d'un centre de coordination municipal. Nous avons des centres prévus pour coordonner les activités des gens responsables face à cette situation. Nous avons à mettre en place des réseaux de communication. Nous avons déjà des réseaux existants mais on doit s'assurer qu'ils soient fonctionnels. Il y a des choses prévues pour les améliorer.

Il faut aussi penser aux mesures de sécurité à mettre en place. Il faut nommer le directeur des opérations qui, sur les lieux du sinistre, assumera la responsabilité de la gestion sur le terrain. Nous allons immédiatement informer les gens du service aux sinistrés. Ils se déploieront. Nous allons ouvrir des centres d'hébergement et faire appel au CLSC pour avoir un support psychosocial, et cetera. Ces activités s'exécuteront de façon simultanée.

A public information centre would be opened. In case of a disaster, information must be managed and there should be mechanisms in place to keep the public, all citizens, informed of unfolding events. There should also be a media centre and a place set aside for them.

For our coordination centres, we have a plan A and a plan B. Plan A is based in the municipal centre, which is Gatineau police headquarters, which would be our coordination centre. Plan B would be based at Hull police headquarters.

If need be, we could also open a civil security coordination centre elsewhere. We have emergency portable equipment and could open a coordination centre some place other than at the two above-mentioned sites.

In terms of communications, I spoke to the importance of keeping the public informed and of media relations. We need to manage the information and keep in touch with the media. If we do not provide the media with information, they will get it elsewhere and broadcast information which is not useful. So we need to keep our staff informed.

The mayor is the municipality's spokesperson, he chairs public meetings, does scrums and holds press conferences. The press theatre is located at 25 Laurier Street. It is Gatineau's press theatre.

Of course, when you talk about civilian disaster relief, you must take measures relating to protection, safeguarding and restoration. You can try to prevent and prepare, but you have to be ready for anything. You also have to think about the restoration phase. Protection, safeguarding and restoration measures involve evacuation, confinement and victims' assistance: this is important because people will need help. The restoration phase is very elaborate under our civil security plan. Services for victims include registration and information; you need to know how many people are affected. In the event of a disaster, it is important to establish whether anyone is missing and if the search for missing people has been thorough. You have to be absolutely certain that everyone is accounted for. We would have shelters; we would need to provide food and clothing to victims, as well as a variety of other services, depending on their needs. Sometimes people come with their pets — people get attached to their cats and dogs — so we have an agreement with the SPCA which would look after the animals.

Restoration measures involve cleaning up the site, implementing an assistance program with the help of the Quebec government and progressively reintegrating evacuees. We would have to make sure that there are no gas leaks or dangerous or toxic products lying about. It could be hours, even days, before people are allowed back into their homes or neighbourhoods.

At the restoration phase, you have to make sure that people fall back into their daily lives. When business and other sectors are down, it is hard for the economy to get up and running, which leads to many other problems.

Nous allons ouvrir un centre de renseignements à la population. Lors d'un sinistre, on doit gérer l'information et mettre en place des mécanismes pour informer la population, les citoyens et citoyennes de ce qui se passe. Il faut penser au centre de presse et aux salles pour les médias.

Pour nos centres de coordination, nous avons un plan A et B. Le plan A est au centre municipal, donc au quartier général de la police de Gatineau où on a notre centre de coordination, et notre centre substitutif est situé dans le quartier général de la police de Hull.

Au besoin, nous pourrions ouvrir un centre de coordination de sécurité civile ailleurs. Nous avons un équipement portatif pour se dépanner et ouvrir un centre de coordination ailleurs qu'à ces deux endroits.

En termes de communications, je parlais de l'importance de l'information des citoyens, des relations avec les médias. Il faut gérer l'information, avoir des relations avec les médias. Si on ne leur donne pas l'information, ils vont en trouver ailleurs et ce ne sera pas le type d'information qu'il serait important de véhiculer. Il faut tenir notre personnel informé.

Le maire est le porte-parole de la municipalité, il va présider les assemblées publiques, les points de presse et les conférences de presse. La salle de presse est située au 25, rue Laurier. C'est celle de la municipalité de Gatineau.

Lorsque l'on parle de plan de sécurité civile, bien entendu, il y a des mesures de protection, de sauvegarde et de rétablissement. On peut tenter de prévenir et de se préparer, il faut être prêt si jamais l'on vit une telle situation. Il faut penser à l'étape du rétablissement. Les mesures de protection, de sauvegarde et de rétablissement sont l'évacuation, le confinement, les services aux sinistrés: cela est important parce que les gens ont besoin de secours. L'étape du rétablissement est très élaborée dans notre plan de sécurité civile. Les services aux sinistrés sont l'inscription, les renseignements; il faut savoir le nombre de personnes impliquées. L'une des choses importantes lors d'un sinistre, c'est d'établir si des gens ne répondent pas à l'appel, si les vérifications ont été effectuées de façon très rigoureuse. Il faut être absolument certain que personne ne manque à l'appel. Nous avons des centres d'hébergement; il faut habiller les gens, les alimenter et leur offrir différents services généraux selon leurs besoins. Dans les cas où des gens arrivent avec des animaux — on s'attache à nos chats et nos chiens — on a prévu une entente avec la SPCA pour prendre en charge ces animaux.

Les mesures de rétablissement sont le nettoyage des lieux, la mise en place d'un programme d'aide avec l'assistance du gouvernement du Québec et la réintégration progressive des évacués. Il faut s'assurer qu'il n'y a pas de fuites de gaz, de produits dangereux et toxiques. Cela prend plusieurs heures, voire plusieurs jours, avant de permettre de réintégrer sa résidence ou son secteur.

Lorsque l'on parle de mesures de rétablissement, il faut que la vie normale reprenne. Lorsque les activités commerciales et autres ne fonctionnent pas, l'économie a des difficultés et génère beaucoup de problèmes.

As to specific plans, we do a risk assessment and of course, we discuss the possibility of floods, of landslides, of earthquakes, of tornados, of dangerous merchandise and airplane crashes, and so forth.

We realized a few months ago, especially since the events of September 11th, that it was important to have a team available in case of any chemical, biological, radiological or nuclear risk. We have received several calls from the City of Gatineau over the past few months, quite often because we were requesting assistance from the City of Ottawa. They are wonderful neighbours of course. Asking your neighbour for sugar or butter, that is something that can be done once or twice, but you do not want to ask for too much from a good neighbour.

We submitted a file to the municipal authorities and we have taken advantage of various programs offered by the Government of Quebec and the federal government within the JEPP program, the Joint Emergency Preparedness Program. We will get back to that.

We have received the authorization and the approval of city council to create such a rapid response team. We are now negotiating with the City of Ottawa in order to have a reciprocity agreement. If they need our services, we will provide them and vice versa. We will have over 29 firemen trained and equipped within this new CBRN team and we feel that we will be in a position to assist the City of Ottawa. We do not have a crystal ball and one can never be too prepared in this area. In future, this is how we intend to proceed.

We are now discussing exchanges, things that we can both have access to and assistance which would be required if our emergency plan ever had to be acted upon. If ever there were a serious situation, some services from Ottawa could be useful to us. It could take three or four hours to have assistance from Quebec whereas if we just knock on the neighbour's door, it could take seven or eight minutes. If we are dealing with a situation where lives are in danger, we will not hesitate to ask for assistance. There is only a river between us and I think that we can help each other out.

We will be one of three teams in Quebec. The cities of Gatineau, Montreal and Quebec City will have a response team. There will be a team trained in Gatineau comprised of, among others, 29 fire fighters equipped with specialized vehicles, which requires a \$1.3 million investment in order to purchase the equipment and provide the training.

One hundred and seventy-one thousand dollars will be used for training and specialization of personnel. This team will be put into place to deal with chemical incidents and to intervene in situations where dangerous materials are involved. The fire fighters called to the scene will be able to see what toxic products are concerned and will be able to act accordingly. This plan is scheduled to cover a 10-year period.

The Government of Quebec has granted an annual amount to the City of Gatineau in order to put the CBRN team into place. The joint JEPP program made the decision-making process easier

Quant aux plans particuliers, on évalue nos risques et bien entendu, on parle de possibilités d'inondation, de glissements de terrains, de séismes, de tornades, de marchandises dangereuses et de chute d'aéronefs, bien entendu — sans jeu de mot —.

Nous avons pris conscience, il y a quelques mois, surtout depuis les événements du 11 septembre, qu'il était important d'avoir une équipe d'intervention en cas de risques chimique, biologique, radiologique et nucléaire. Nous avons reçu plusieurs appels à la Ville de Gatineau au cours des derniers mois, bien souvent parce que nous demandions l'assistance de la Ville d'Ottawa. Ce sont d'excellents voisins, bien entendu. Demander à notre voisin du sucre ou du beurre, cela peut se faire une fois ou deux, mais il ne faut pas abuser de nos bons voisins.

Nous avons présenté un dossier aux autorités municipales et nous nous sommes prévalus de différents programmes au Québec et au fédéral dans le cadre du programme PCPC, protection civile. On en reparlera.

Nous avons aussi reçu l'autorisation et l'approbation du conseil de ville de mettre en place une telle équipe qui répondait vraiment à un besoin. Nous sommes à négocier avec la Ville d'Ottawa pour des ententes de réciprocité. S'ils ont besoin de nos services, nous allons les fournir et vice versa. Nous aurons plus de 29 pompiers formés et équipés dans le cadre de cette nouvelle équipe CBRN et nous considérons être en mesure de retourner l'ascenseur à la Ville d'Ottawa. On ne connaît pas l'avenir et on est jamais trop bien pourvu en cette matière. Dorénavant, c'est ce que nous entendons faire.

Nous en sommes à discuter pour échanger, mettre en commun et s'assister au besoin en cas de déclenchement de notre plan de sécurité civile. Lors d'une situation grave, certains services à Ottawa peuvent nous servir. Cela peut prendre trois ou quatre heures de Québec pour avoir un service alors que si on cogne à la porte de notre voisin, cela peut prendre sept ou huit minutes. Si on parle de vie en danger, nous n'hésiterons pas à demander de l'aide. Une rivière nous sépare et je pense qu'on peut se rendre des services mutuellement.

Nous serons l'une des trois équipes au Québec. Les villes de Gatineau, Montréal et Québec auront une équipe d'intervention. Nous aurons une équipe formée à Gatineau, entre autres, de 29 pompiers équipés de véhicules spécialisés, ce qui nécessite un investissement de 1,3 millions de dollars pour l'achat d'équipement et de formation.

Un montant de 171 000 dollars sera utilisé pour la formation et la spécialisation du personnel. Il faut comprendre que cette équipe sera mise en place pour faire face aux problèmes chimiques et pour intervenir en cas de problème où l'on est confronté à des produits dangereux. Les pompiers appelés sur la scène sont en mesure de voir des produits toxiques et d'intervenir en présence d'une telle substance. Ce plan est échelonné sur une période de 10 ans.

Le gouvernement du Québec a consenti un montant annuel à la Ville de Gatineau pour mettre en place l'équipe CBRN. Le programme conjoint PCPC a facilité la prise de décision pour

when they were deciding to grant us this second amount. It is expensive. Higher echelons of government become involved in the jurisdiction of other levels of government and the cities are starting to be rather hesitant to establish such services. They wonder whether it is truly a municipal matter and whether it should more properly be a provincial or federal responsibility. However, the decision has at this time been made. We are building such a team. We are very thankful for the federal government's cooperation through the JEPP program in this regard.

In the fall of 2003, we should be fully operational with this team. My presentation was brief, I do realize this and if ever you would like to have more information on the complete plan for emergency protection, we would be very pleased to share it with you.

Senator Day: Mr. Langelier and Mr. Rathwell, thank you very much for being here today and for your excellent presentation. It seems that you are well prepared for emergencies. We have visited other cities and you are just as prepared as they are. I would even say that you rank highest in terms of planning.

Before the municipal merger, was there one organization for each city?

Mr. Langelier: Each municipality had to set up its own civil preparedness team. Each municipality had a separate plan for civil emergencies. Were those plans up-to-date? That is another question, but, in principle, each municipality had to develop its own emergency preparedness organization.

Senator Day: Was there equipment and trucks?

Mr. Langelier: Generally speaking, in a civil emergency, the equipment used would be things that the municipality already owns, such as police vehicles, fire trucks, etc. Since Gatineau has become a larger city, we can buy specialized equipment and vehicles, which none of the municipalities were able to do before. I am convinced that the inhabitants will be better protected from now on if an emergency arises and we will be better able to respond. We will be able to offer better service because we have more resources now that we are larger. I am certain that if the merger had not occurred, we would not have had a CBRN team such as the one I have described.

Senator Day: You are much better prepared now because of the municipal merger?

Mr. Langelier: I would not want to give an opinion on how well prepared the municipalities were before the merger. Each city had its own plan. I do feel, however, that we are more efficient now because we have more material, physical and human resources at our disposal. In the past, if there was a major incident in Aylmer, I would have had to ask for assistance from the other municipalities. Various authorizations would have to be

obtenir cette deuxième subvention. Cela est dispendieux. Les gouvernements supérieurs s'ingèrent dans la cour de d'autres paliers de gouvernement et les villes commencent à être très hésitantes à mettre en place de tels services. Ils se posent la question à savoir si cela relève vraiment de la municipalité et si cela devrait être une responsabilité du gouvernement du Québec ou du fédéral. Cependant, la décision a été prise et au moment où on se parle. Nous sommes à mettre en place cette équipe. Nous avons grandement apprécié la collaboration du gouvernement fédéral dans le cadre de son programme PCPC pour la mettre en place.

À l'automne 2003, nous devrions être pleinement opérationnels avec cette équipe. C'était bref, j'en conviens et si jamais vous êtes intéressés à prendre connaissance du plan complet de notre programme de sécurité civile, il nous fera plaisir de vous le présenter.

Le sénateur Day: Messieurs Langelier et Rathwell, merci beaucoup d'être ici aujourd'hui et votre présentation était excellente. Il semble que vous vous êtes bien préparés pour les urgences. On a visité les autres villes et vous êtes sur le même pied que ces villes. Je dirais même que vous êtes meilleurs dans votre planification.

Avant la fusion des municipalités, est-ce qu'il y avait une organisation pour chaque ville?

M. Langelier: Auparavant, chaque municipalité devait mettre en place son équipe de sécurité civile. Il existait, dans chacune des municipalités, des plans distincts d'intervention de la sécurité civile. Est-ce que ces plans étaient à jour? C'est une autre question, mais en principe, chacune des municipalités devait mettre en place une organisation municipale de sécurité civile.

Le sénateur Day: Y avait-il des équipements, des camions?

M. Langelier: Règle générale, lorsqu'on parle de sécurité civile, ce sont les équipements que la municipalité possède déjà tels les véhicules de police, les camions de pompiers, et cetera. Maintenant, parce que Gatineau est une plus grande ville, nous serons en mesure de faire l'acquisition d'équipements spécialisés et de véhicules spécialisés, ce que nous n'avions pas auparavant dans chacune des villes. Dorénavant, je suis convaincu que la population sera mieux protégée en cas de sinistre et que nous serons mieux placés pour intervenir. Nous offrirons un service de meilleure qualité parce que, justement, étant plus grands, nous avons davantage de moyens. Je suis convaincu que si nous étions demeurés des villes séparées, nous n'aurions pas eu une équipe CBRN comme je viens de le mentionner.

Le sénateur Day: Vous êtes beaucoup mieux préparés maintenant à cause de la fusion des villes?

M. Langelier: Je ne voudrais pas juger du degré de préparation des municipalités avant la fusion. Chacune des villes avait son plan. Cependant, je suis convaincu que nous sommes plus efficaces maintenant parce que nous avons davantage de ressources matérielles, physiques et humaines à notre disposition. Auparavant, s'il y avait un événement majeur à Aylmer, je devais demander assistance aux autres municipalités. I

obtained. Now, all that is gone, because we are all one city. It is one large organization and we are in a better position, I believe, to respond. We have more resources than we used to have.

Senator Day: You discussed the region around the City of Gatineau. Is it Gatineau's mayor who decides whether the emergency team goes out into the region?

Mr. Langelier: No.

Senator Day: Who decides?

Mr. Langelier: We could be called upon to respond in surrounding towns. Three cities have this equipment and we could be asked to respond outside our territory at the request of the Quebec government or another municipality. If a major event involves two or three municipalities, we put our regional civil protection plan into action in cooperation with the regional civil protection office.

Senator Day: Who decides? Suppose there is a disaster that starts in the City of Gatineau — involving chemicals, for example. Who decides that it is a regional problem and not just a municipal one?

Mr. Langelier: The whole situation is assessed by our experts. As soon as a major situation happens, the Regional Civil Protection Directorate is informed. We discuss the matter, and after an assessment, we decide that the incident is becoming regional in scope. Then we need to involve other people in the regional civil protection plan.

Senator Day: Will you conduct joint testing with the regions?

Mr. Langelier: Not at this point, but we will be setting up the regional team and conducting joint exercises.

Mr. Rathwell: We sit on a committee. Mr. Langelier was talking earlier about specific plans for situations such as a dam breaking. This committee was set up even before the merger happened. It involved all the municipalities along the Lièvre River. A committee was formed to plan how to respond adequately if a dam broke. That committee, as part of the process, intends to organize an exercise to check the plan's feasibility and see how the municipalities will interact and how the region and its resources are able to support the affected municipalities.

Senator Day: Who is in charge of operations for that kind of exercise?

Mr. Rathwell: It is run by the civil protection authorities, the regional directorate of the Public Security Department.

Senator Day: A regional representative who is in the municipality full-time?

Mr. Langelier: No, in various regions of Quebec, the Public Security Department has civil protection advisers, and in our region, there are five such advisers. Their job is to give us advice and to examine our plans. If a disaster occurs, they are on site to give us advice. So there is a regional office. If a critical, major

y avait donc des autorisations à obtenir. Maintenant, tout cela n'existe plus, c'est la même ville. C'est un même grand service et nous sommes, je pense, en meilleure situation pour intervenir. Nous avons plus de ressources que nous en avions auparavant.

Le sénateur Day: Vous avez discuté de la région autour de la Ville de Gatineau. Est-ce le maire de Gatineau qui décide que l'équipe d'urgence doit se déplacer dans la région?

M. Langelier: Non.

Le sénateur Day: Qui décide?

M. Langelier: Nous pourrions être appelés à intervenir auprès de d'autres villes environnantes. Trois villes offrent cette équipe et nous pourrions avoir à intervenir à l'extérieur de notre territoire à la demande du gouvernement du Québec ou d'une autre municipalité. Si un événement majeur implique deux ou trois territoires municipaux, nous déclenchons notre plan régional de sécurité civile en collaboration avec le bureau de la sécurité civile de la région.

Le sénateur Day: Qui décide? Admettons que vous avez un désastre qui commence dans la Ville de Gatineau — un gaz chimique par exemple. Qui décide que c'est un problème régional et non seulement municipal?

M. Langelier: Le tout est évalué par nos experts. Aussitôt qu'on vit une situation majeure, la Direction régionale de la sécurité civile est informée. Nous discutons ensemble et après évaluation, nous décidons que cela devient un problème régional. Il faut faire intervenir d'autres personnes dans le plan régional de sécurité civile.

Le sénateur Day: Est-ce que vous faites des tests conjoints avec les régions?

M. Langelier: Pas pour le moment, mais nous mettrons en place l'équipe régionale et nous ferons des exercices conjoints.

M. Rathwell: Nous faisons partie d'un comité. M. Langelier parlait tantôt de plans particuliers, par exemple, en cas de rupture de barrage. Il s'agit d'un comité formé avant même la fusion. Il interpellait toutes les municipalités situées le long de la rivière du Lièvre. Un comité a été formé pour planifier une réplique adéquate advenant une rupture de barrage. Ce comité, dans le processus, prévoit organiser un exercice pour vérifier la faisabilité du plan et voir comment les municipalités vont interagir et comment la région et les ressources régionales pourront appuyer les municipalités affectées.

Le sénateur Day: Qui est en charge de l'opération pour ce genre d'exercice?

M. Rathwell: C'est la sécurité civile, la direction régionale du ministère de la Sécurité publique.

Le sénateur Day: Un représentant de la région qui est à la municipalité à plein temps?

M. Langelier: Non, dans différentes régions au Québec, le ministère de la Sécurité publique a des conseillers en sécurité civile et dans notre région, nous en avons cinq. Ils sont appelés à nous conseiller et à examiner nos plans. Si nous subissons un sinistre, ils nous conseillent sur place. Il y a donc un bureau régional. Si une

situation goes beyond the municipal level, we contact the regional civil protection director, who will coordinate the response at the regional level.

A few years ago, we had a regional civil protection committee that was very active. For all sorts of reasons, it became less active, but we are in the process of bringing that committee back to life. Moreover, there is new civil protection legislation in Quebec. There will be security schematics to prepare, as well as a regional civil protection response plan.

Senator Day: How is the region defined?

Mr. Langelier: It is the Quebec side.

Senator Day: It goes from what region to what region? What is the region just outside the City of Gatineau?

Mr. Rathwell: The region extends to Maniwaki in the north, to the Pontiac in the west and to Papineauville in the east. It includes the municipalities of Thurso, Plaisance, Papineauville, etc. All those municipalities are part of the larger Outaouais region.

Senator Day: Including Montebello?

Mr. Rathwell: Yes, including Montebello.

Senator Day: Do you do exercises with the City of Ottawa?

Mr. Langelier: We have not done so up to this point. As you can understand, the new municipality was created only a year ago, so we still have a lot to do. That is an excellent idea. We were talking earlier about cooperation, reciprocal agreements and mutual support. When it comes to it, it will be worthwhile preparing and planning joint exercises.

Mr. Rathwell: The City of Ottawa keeps us up-to-date on all its civil protection programs and invites us to attend its seminars and conferences. We intend to do the same in this area.

Senator Day: Do you have electronic communication systems that could be used with Ottawa in case of an emergency?

Mr. Langelier: We do, of course, have excellent communication with the City of Ottawa, but we are in the process of looking at various possibilities, including buying a radio communication system that would allow us to communicate directly with Ottawa.

In terms of data information, we already liaise with Ottawa, since we have the same police communication system. Police officers in Gatineau are in direct contact with Ottawa through their vehicle terminals, etc. We are working on a radio communication project so that the two cities can communicate directly with each other if necessary.

Senator Day: Are we talking about the Royal Canadian Mounted Police?

Mr. Langelier: No, the Gatineau Police Force collaborates with the Ottawa Police Force.

The Chairman: Do the fire fighters do the same thing?

situation critique et majeure dépasse les limites de la municipalité, nous entrons en contact avec le directeur régional de la sécurité civile qui coordonnera les activités régionales.

Nous avons eu, il y a quelques années, un comité régional de la sécurité civile qui était très actif. Pour toutes sortes de raisons, il est devenu moins actif, mais nous en sommes à réactiver ce comité. D'ailleurs, il y a une nouvelle loi au Québec sur la sécurité civile. Il y aura des schémas de sécurité à dresser et il faudra prévoir un plan régional d'intervention de sécurité civile.

Le sénateur Day: Lorsqu'on parle de la région, de quoi parle-t-on?

M. Langelier: On parle du côté du Québec.

Le sénateur Day: Et cela va de quelle région à quelle région? Juste à côté de Gatineau, quelle est cette région?

M. Rathwell: La région s'étend jusqu'à Maniwaki, au nord, jusqu'au Pontiac, à l'ouest et jusqu'à Papineauville, à l'est. On parle des municipalités de Thurso, Plaisance, Papineauville, et cetera. Toutes ces municipalités font partie de la grande région de l'Outaouais.

Le sénateur Day: Jusqu'à Montebello?

M. Rathwell: Oui, y compris Montebello.

Le sénateur Day: Faites-vous des exercices avec la Ville d'Ottawa?

M. Langelier: Nous n'en avons pas fait jusqu'à maintenant. Vous allez comprendre qu'il s'agit d'une nouvelle ville qui a un an, donc beaucoup de travail reste à faire. C'est une excellente idée. Tantôt on parlait de mise en commun, d'ententes réciproques et d'appui. Si on en vient à cela, il y aura lieu de préparer et de planifier des exercices conjoints.

M. Rathwell: La ville d'Ottawa nous tient au courant de tous ses programmes qu'elle organise en sécurité civile et elle nous invite à participer à ses séminaires et à ses conférences. Nous avons l'intention de faire de même dans ce domaine.

Le sénateur Day: Avez-vous des systèmes de communication électronique qui fonctionnent avec Ottawa en cas d'urgence?

M. Langelier: Nous avons bien entendu des liens privilégiés de communication avec la ville d'Ottawa, mais nous en sommes à évaluer différentes possibilités, dont l'acquisition d'un système de radio-communication qui nous permettrait d'avoir un lien direct avec la ville d'Ottawa.

En terme d'informations «data», nous sommes déjà en liaison avec Ottawa parce que nous avons le même système policier de communication. Les policiers de Gatineau sont en contact direct avec Ottawa via des terminaux véhiculaires, et cetera. Nous travaillons sur un projet de radio-communication pour pouvoir communiquer directement entre nous au besoin.

Le sénateur Day: Est-ce la Gendarmerie Royale du Canada?

M. Langelier: Non, c'est le service de police de Gatineau en collaboration avec les policiers de la ville d'Ottawa?

Le président: Les pompiers aussi?

Mr. Langelier: No, there are no plans to have a common system so as to be able to communicate between the two cities. That issue might be looked at in the longer term.

Senator Day: You said that it was important to inform the public if there was a disaster, and we agree with you. You also explained the need for press conferences and public meetings. That said, it is difficult to hold a public meeting during an emergency. Do you have any way of communicating with the general public in the event of an emergency, either electronically or through a radio station or telecommunications?

Mr. Langelier: In the event of an emergency, we are in direct and constant contact with the media, and there are a number of ways of communicating with the public. We are looking at various electronic and mass information means that could be used. We already have certain means that we use to provide information to further crime prevention. In order to reach everyone, we would use the media and other means, but mainly the media, to communicate with people.

Emergency public meetings with victims, disaster victims and the media can be organized very quickly. We do not need to go looking for the media, the media comes looking for us for information. We must have very simple means of communication.

Mr. Rathwell: An entire chapter in our presentation is devoted to communications, and one of the themes deals with media relations. Communications play a vital role in our municipal structure for civil security and in our coordination. They are in charge of developing media relations and identifying the best ways of getting the messages out to the people.

Mr. Langelier: Our general plan for civil security includes model press releases and our communications service is very active in meeting all of our needs. It is not all that easy to draft a press release in the wee hours of the morning after a very long day at work.

Senator Day: You mentioned three teams, including one that was made up of 20 fire fighters and 9 operations chiefs. Do these people do this job full-time, or do they have other responsibilities?

Mr. Langelier: They are fire fighters with the normal responsibilities of a fire fighter who is assigned to a fire station. They have an opportunity to train and to monitor their equipment inventory, but they are not assigned to those duties on a full-time basis, as human resources costs do not permit us to do so. They will be put together in teams, trained, and they will be prepared to take action, as required.

Senator Day: Does Ottawa have a similar team?

Mr. Langelier: Yes, absolutely. Ottawa has been very generous and, in recent months, has provided us with assistance upon request. I am very happy that the City of Gatineau has decided to set up its own team so that we could complement our services. We

M. Langelier: Non, il n'est pas prévu d'avoir un système commun où on pourrait communiquer l'un avec l'autre. Cette question pourrait être examinée à plus ou moins long terme.

Le sénateur Day: Vous avez dit qu'il est important d'informer la population lors d'urgence et nous sommes d'accord avec cela. Vous avez aussi expliqué qu'il faut des conférences de presse et des assemblées publiques. Toutefois, pendant une période d'urgence, c'est difficile d'avoir une assemblée publique. Avez-vous une façon de communiquer avec le public en général concernant une urgence, soit par l'électronique ou par des stations de radio ou de télécommunication?

M. Langelier: En situation d'urgence, nous sommes en contact direct, de façon permanente, avec les médias et il y a plusieurs façons de communiquer. Nous étudions différents moyens électroniques et d'information de masse. Nous en avons en place présentement afin de fournir de l'information sur le plan de la prévention de la criminalité. De là à informer tout le monde, on utiliserait les médias ou d'autres moyens mais principalement les médias pour entrer en communication avec les gens.

Les assemblées publiques d'urgence s'organisent très rapidement avec les victimes, les sinistrés et les médias. On n'a pas besoin de courir après les médias, ce sont les médias qui courent après nous pour avoir des informations. Il faut prévoir des méthodes très simples de communication.

M. Rathwell: Un chapitre entier est consacré aux communications dans notre présentation dont un des thèmes est la relation avec les médias. Dans notre organisation municipale de sécurité civile, dans notre coordination, les communications occupent une place importante. Ils sont chargés de développer les relations avec les médias et comment mieux diffuser les messages qu'on veut adresser à notre population.

M. Langelier: Dans notre plan général de sécurité civile, nous avons prévu des modèles de communiqués de presse et notre service des communications sera très actif pour répondre aux besoins. Il n'est pas évident de rédiger un communiqué de presse aux petites heures de la nuit après une très longue journée de travail.

Le sénateur Day: Vous nous avez parlé de trois équipes dont l'une était composée de 20 pompiers et 9 chefs aux opérations. Ces personnes travaillent-elles à temps plein à ces fonctions où ont-elles d'autres responsabilités?

M. Langelier: Ce sont des pompiers affectés à des tâches normales de pompiers qui seront affectés à une seule et même caserne. Ils pourront s'entraîner et voir aux inventaires de leurs équipements, mais ce ne sont pas des gens qui seront affectés en permanence pour cela, le coût des ressources humaines ne nous le permettrait pas. Ils seront rassemblés, formés et au besoin, seront prêts à intervenir.

Le sénateur Day: Y a-t-il une autre équipe de même nature à Ottawa?

M. Langelier: Oui, absolument. Ottawa a été très généreuse et nous a fourni de l'aide sur demande au cours des derniers mois. Je suis très heureux que la ville de Gatineau ait pris la décision de former sa propre équipe afin que nous puissions nous compléter.

cannot see into the future, but Ottawa may need us some day and vice versa. If we can have 29 fire fighters and Ottawa has the same number or more, in terms of resources that are potentially available in the region, that enhances the situation for both municipalities.

Senator Day: You said that you received roughly \$800,000 from the province?

Mr. Langelier: Yes.

Senator Day: Over a 10-year period, that makes about \$82,000 a year. Is that enough?

Mr. Langelier: There is a bit of a funding shortage, because the city must finance the entire project. The city's contribution funds the project. Quebec has given us \$824,000 in subsidies over 10 years. We must train our staff, purchase equipment and vehicles. That is why I said that federal subsidies were very welcome and helped convince our elected officials to approve this project.

Senator Day: You received \$300,000 from the federal government?

Mr. Langelier: Yes.

Senator Day: Are there sufficient funds to buy equipment or are your needs more training-related?

Mr. Langelier: The amount will be enough to put equipment in place. Annual amounts will have to be set aside to update our resources.

Senator Day: Are planning and training the only things you lack at present?

Mr. Langelier: We recruit people who are already on staff to make up these teams. We must ensure that the equipment we acquire meets our needs. We are at the acquisition, training and planning stage. This is all being done at the same time.

The Chairman: Does the federal government's contribution extend over a 10-year period?

Mr. Langelier: No, this equipment must be purchased by March 31, 2003. That causes a problem for some equipment, because we need authorization from the Department of National Defence. We are working very hard to have the equipment before March 31, 2003, and there are legal deadlines to comply with. We would appreciate greater flexibility in the program. Despite our good intentions, several constraints are preventing us from complying with these deadlines.

Senator Day: Can you not pay in advance?

Mr. Langelier: There are procurement procedures to be respected under the Quebec Cities and Towns Act. It is very complicated and there are deadlines.

The Chairman: The equipment must be on hand.

On ne connaît pas l'avenir, mais Ottawa pourrait avoir besoin de nous et vice versa. Si on peut avoir 29 pompiers et qu'Ottawa en a un nombre équivalent sinon supérieur, en termes de ressources disponibles potentielles dans la région, cela améliore la situation des deux municipalités.

Le sénateur Day: Vous avez dit avoir à peu près 800 000 \$ de la province?

M. Langelier: Oui.

Le sénateur Day: Sur une période de 10 ans, cela fait à peu près 82 000 \$ par année. Est-ce suffisant?

M. Langelier: Il manque un peu de fonds parce que la ville doit financer l'ensemble du projet. La contribution de la ville finance ce projet. Québec nous donne une belle subvention de 824 000 \$, échelonnée sur une période de 10 ans. On doit former le personnel, acheter l'équipement et les véhicules. C'est pourquoi je disais que la subvention obtenue du fédéral a été la bienvenue pour convaincre nos élus d'approuver ce projet de loi.

Le sénateur Day: C'est 300 000 \$ du gouvernement fédéral?

M. Langelier: Oui.

Le sénateur Day: Manquez-vous de fonds pour acheter des équipements ou le besoin se trouve-t-il plus sur la formation?

M. Langelier: Le montant prévu suffira à mettre l'équipe en place. Des sommes devront être prévues annuellement pour la mise à jour de nos ressources.

Le sénateur Day: La planification et la formation sont-elles les seules choses qui vous manquent actuellement?

M. Langelier: Nous recrutons parmi l'ensemble de nos effectifs les personnes qui feront partie de ces équipes. Nous devons nous assurer que l'équipement acquis convient à nos besoins. Nous sommes à l'étape de l'acquisition, de la formation et de la planification. Toutes ces démarches et actions se font en simultané.

Le président: La contribution du gouvernement fédéral s'étend-elle sur une période de 10 ans?

M. Langelier: Non, il faut avoir procédé à l'acquisition des équipements prévus dans le budget du 31 mars 2003. Cela nous cause problème parce que pour certains équipements, nous avons besoin de l'autorisation du ministère de la Défense. Nous travaillons très fort pour avoir nos équipements avant le 31 mars 2003 et il y a des délais légaux à respecter. On apprécierait plus de flexibilité dans le cadre du programme. Malgré notre bonne volonté, plusieurs contraintes nous empêchent de respecter ces délais.

Le sénateur Day: Vous ne pouvez pas payer à l'avance?

M. Langelier: En vertu de la Loi sur les cités et villes au Québec, il y a une procédure à respecter sur le plan des achats. C'est très compliqué et il y a des délais.

Le président: Il faut que l'équipement soit en main.

[English]

Senator Banks: I know that this is a highly sensitive question and that it does not obtain in any other concentration of population of this size anywhere in the country, since it resides on both sides of a provincial border. Other cities are similar, one being in Alberta and Saskatchewan, Lloydminster, but they are not near this size. You answered in response to Senator Day that the efficacy of the capacity to respond in what is now Gatineau is much improved since the fusion of the municipalities. That is to be expected and normal. To take that reasoning further, it would follow that a similar fusion of emergency response capability that encompassed the National Capital Region would result if there were one and not two regional responses. I know the difficulties that that would pose; they are very clear. However, in the event we are talking about emergent circumstances — that is, urgencies of one kind or another — I would like you to reflect, so that we are better informed of your standpoint, on the impediments that would cause what, on the face it, seems to me a little like the tail wagging the dog. That is to say, there is a provincial border that, for reasons that are clear, stands in the way of what should otherwise, if all other considerations were equal, be a better capacity to respond to an emergency in the region as a whole, which, as you pointed out, is the fifth largest municipal area in the country.

You mentioned, for example, the possibility of a flood. At least one of the three rivers on which that might occur would flood on both sides, and having 29 firefighters on one side and however many on the other side and putting them together works only if the same person, in the same command, can talk to all of them at the same time and in the same way. That is just a microcosm of what I am talking about.

Would you please inform us as to the impediments to what, to a disinterested observer from Mars, might seem to be a logical thing to do as regards emergency response only?

[Translation]

Mr. Langelier: To solve the problem, a National Capital Region would have to be created. You mentioned impediments, there are several, including the main one, which is legal.

Now, legislation governing emergency preparedness and jurisdiction over police under the Police Act are legal constraints that have prevented us from setting up a single command unit. At present, we have excellent relations with our neighbours. The police, fire and ambulance services are accustomed to dealing with emergencies. The various stakeholders are very generous when confronted with situations like that.

The impediments revolve mostly around the jurisdiction. Jurisdictions are very well defined, be it for the police or the fire fighters. Of course, a police officer from Quebec, unless he has been assigned to an immediate pursuit, has no authority when he crosses over into Ontario, and the same thing prevails for Ontario

[Traduction]

Le sénateur Banks: Je sais qu'il s'agit d'une question très délicate et que ça ne s'applique pas ailleurs dans les régions urbaines du pays, étant donné que cela s'applique de part et d'autre de la limite provinciale. D'autres villes sont semblables, par exemple Lloydminster, qui chevauche la limite entre l'Alberta et la Saskatchewan, mais elles n'ont pas la même taille. Vous avez répondu au sénateur Day que l'efficacité des services d'intervention à Gatineau a été beaucoup améliorée depuis la fusion des municipalités. C'est normal. Pour aller un peu plus loin en ce sens, il s'ensuivrait donc une fusion semblable de la capacité d'intervention d'urgence dans la région de la capitale nationale s'il n'y avait une seule équipe d'intervention régionale. Je sais qu'il y aurait des difficultés à surmonter, elles sont évidentes. Cependant, étant donné que nous parlons de situations d'urgence, peu importe leur nature, je vous demanderais de penser aux obstacles qui se poseraient à nous afin que nous soyons mieux au courant de votre point de vue sur la question. C'est-à-dire, il y a une frontière provinciale qui, pour des raisons qui ne sont pas limpides, empêche une meilleure capacité d'intervention dans une situation d'urgence dans la région ou dans son ensemble qui, comme vous l'avez dit, est la cinquième plus grande région municipale du pays.

Vous avez mentionné la possibilité d'une inondation. Au moins une des trois rivières où cela pourrait se produire causerait des inondations en Ontario et au Québec. Le fait d'avoir 29 pompiers d'un côté et un certain nombre de l'autre, et l'idée de les réunir ne fonctionnent que si la même personne, au sein de la même unité de commandement, peut parler à tout le monde en même temps et de la même façon. Ce n'est qu'un aspect de ce dont je vous parle.

Pourriez-vous nous parler des obstacles à ce qui pourrait sembler être logique, aux yeux d'un observateur désintéressé de Mars, comme mesure à prendre en cas d'urgence?

[Français]

M. Langelier: Pour solutionner le problème, il faudrait procéder à la création d'une région de la capitale nationale. Lorsque vous parlez d'obstacles, il en existe plusieurs dont le principal est légal.

Maintenant, les lois concernant le plan de la sécurité civile et la juridiction des policiers en vertu de la Loi sur la police sont des contraintes légales qui nous empêchent de créer une seule unité de commandement. Pour le moment, nous entretenons d'excellentes relations avec nos voisins. Les services de police, d'incendie et d'ambulance sont habitués à vivre des situations d'urgence. Les divers intervenants font preuve d'une grande générosité lorsqu'ils sont confrontés à de telles situations.

Les obstacles se situent surtout sur le plan des juridictions. Que ce soit pour les policiers ou pour les pompiers, les juridictions sont très bien définies. Bien entendu, un policier du Québec, à moins qu'il ne soit assigné à une poursuite immédiate, n'a aucune autorité lorsqu'il traverse en Ontario et la même chose prévaut

police officers who cross over into Quebec. Operational directives are not the same, and equipment is not necessarily the same either.

We are in direct communication with Ottawa, and now, as regards written information and radio communication, we anticipate also being in direct communication. We would not go as far as to say that it would be easy to set up a single disaster response unit. I do think there would be many constraints.

Having said that, nothing is preventing us from working together, from complementing each other and supporting each other mutually. I am convinced that exchanging information is the route to take for now. We have submitted a complete copy of our emergency preparedness plan to the City of Ottawa, and the City of Ottawa has done the same. We will be meeting shortly to discuss mutual agreements.

The idea of a big response unit is good in the event of a disaster. However, the language barrier is a source of problems, as we are not all necessarily bilingual. For police officers and fire fighters, the legislation governing action is not the same. That is why there would be impediments to overcome if we did want to set up a team like that.

[English]

Senator Forrestall: Does the river pose a natural barrier that precludes any chance of getting together as one response unit? If someone blows up the bridges and you have only one unit, I would have thought that would have been a greater problem than language, or the legal problem because of one set of laws in Quebec and another in Ontario. When you are dealing with a pragmatic situation, the fellow in charge is not too worried about the language, nor is he too worried about the law. He has a body of professionals and they do what has to be done immediately. However, if they cannot cross the river, and all of the resources are on one side, you have a problem. I would have thought that would have been the major impediment to coming together.

[Translation]

Mr. Langelier: If the bridges were to collapse or other disasters were to occur, we would work hand in hand and we would help each other mutually. There has been a similar case where the Sûreté du Québec could not provide the necessary assistance, and it was the former police service of Aylmer that provided assistance.

When a boat sinks, if our teams are not available, we call upon the City of Ottawa. Whether we are on one side of the river or the other, I think that we are all part of a large regional family, but I do believe nevertheless that there is still room to improve the quality of our service.

[English]

The Chairman: Thank you for your presentation which has helped add to the information we have available to us.

pour les policiers de l'Ontario qui traversent au Québec. Les directives opérationnelles ne sont pas les mêmes et les équipements ne sont pas nécessairement les mêmes non plus.

Nous sommes en communication directe avec Ottawa et maintenant, sur le plan de l'information écrite et des radiocommunications, nous anticipons être également en communication directe. Nous n'irions pas jusqu'à dire qu'il serait facile de créer une seule équipe d'intervention en cas de sinistre. Je crois plutôt qu'il y aurait beaucoup de contraintes.

Cela étant dit, rien ne nous empêche de travailler ensemble, de se compléter et de s'appuyer mutuellement. Je suis convaincu que l'échange d'informations est la voie à suivre pour le moment. Nous avons remis une copie intégrale de notre plan de sécurité civile à la ville d'Ottawa et la ville d'Ottawa a fait de même. Nous nous rencontrerons très prochainement pour discuter d'ententes mutuelles.

L'idée d'une grande équipe d'intervention est bonne en cas de sinistre. Toutefois, la barrière de la langue est source de problèmes car tous ne sont pas nécessairement bilingues. Pour les policiers et pour les pompiers, l'ensemble des lois régissant les interventions ne sont pas les mêmes. C'est la raison pour laquelle il y aurait des d'obstacles à surmonter si on voulait mettre en commun une telle équipe.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Est-ce que la rivière représente une barrière naturelle qui vous empêche de vous réunir en une unité d'intervention? Si quelqu'un fait sauter les ponts et que vous n'avez qu'une unité, j'aurais cru que cela représenterait un plus grave problème que celui de la langue, ou le problème juridique, parce que le Québec a un ensemble de lois et l'Ontario en a un autre. Lorsqu'on fait face à une situation pragmatique, le commandant ne se préoccupe pas vraiment de la langue, ni de la loi. Il a un code professionnel, et ils font ce qu'il faut faire immédiatement. Cependant, s'ils ne peuvent pas traverser la rivière, et toutes les ressources se trouvent d'un côté, vous avez un problème. J'aurais cru que cela aurait été le plus grand obstacle à l'union de vos moyens.

[Français]

M. Langelier: Si jamais les ponts s'écroulaient ou que d'autres désastres se produisaient, nous travaillerions main dans la main et nous nous assisterions mutuellement. Il s'est déjà produit un cas semblable où la Sûreté du Québec ne pouvait offrir l'aide nécessaire et c'est l'ancien service de police d'Aylmer qui a prêté assistance.

Lors d'un naufrage, si nos équipes ne sont pas disponibles, nous faisons appel à la ville d'Ottawa. Que l'on soit de ce côté ou de l'autre de la rivière, je crois que nous faisons tous partie de la grande famille régionale, mais je crois tout de même qu'il y a encore moyen d'améliorer notre qualité d'intervention.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie de votre présentation qui a permis d'augmenter notre masse d'informations disponibles.

To those following our work, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting the members of the committee.

This portion of the committee's meeting today is hereby adjourned and we will reconvene in the next room *in camera*.

The committee continued *in camera*.

Ceux qui le souhaitent peuvent suivre les travaux de notre comité en visitant notre site Web à www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages de nos invités de même que le calendrier des audiences. Vous pouvez aussi communiquer avec le greffier du comité au numéro 1-800-276-7362 pour obtenir de plus amples renseignements ou entrer en contact avec un des membres du comité.

Cette partie de la réunion du comité aujourd'hui est donc terminée, et nous allons reprendre nos travaux dans la salle à côté à huis clos.

La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Edmonton, Tuesday, January 28, 2003

From the City of Edmonton:

Mr. Stephen Mandel, Deputy Mayor and Councillor;
Mr. Deryl Kloster, General Manager, Emergency Response
Department;
Mr. Bob Black, Director, Office of Emergency Preparedness;
Mr. Dave Hill, Chair, Capital Region Emergency Preparedness
Partnership;
Mr. Randy Wolsey, Fire Chief, Fire Rescue Services;

Mr. Steve Rapanos, Chief, Emergency Medical Services;
Mr. Tom Grue, Superintendent, Edmonton Police Service.

Ottawa, Monday, February 3, 2003

From the City of Ottawa:

Dr. Robert Cushman, Chief Medical Officer.

From the City of Gatineau:

Mr. Jacques Rathwell, Manager, Emergency Measures;
Mr. André Langelier, Director, Emergency and Protective Services.

TÉMOINS

Edmonton, le mardi 28 janvier 2003

De la Ville d'Edmonton:

M. Stephen Mandel, maire adjoint et conseiller municipal;
M. Deryl Kloster, directeur général du Service d'intervention
d'urgence;
M. Bob Black, directeur du Bureau de la protection civile;
M. Dave Hill, président, Partenariat sur la protection civile de la
région de la capitale;
M. Randy Wolsey, chef des pompiers, Service de secours en cas
d'incendie;
M. Steve Rapanos, chef des Services médicaux d'urgence;
M. Tom Grue, directeur du Service de police d'Edmonton.

Ottawa, le lundi 3 février 2003

De la Ville d'Ottawa:

Le Dr Robert Cushman, médecin hygiéniste en chef.

De la Ville de Gatineau:

M. Jacques Rathwell, responsable de la sécurité civile;
M. André Langelier, directeur, Module de la protection des
personnes et des biens.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Monday, February 10, 2003
Monday, February 17, 2003

Le lundi 10 février 2003
Le lundi 17 février 2003

Issue No. 10

Fascicule n° 10

Eleventh and twelfth meetings on:
Examination on the need for a
national security policy for Canada

Onzième et douzième réunions concernant:
L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL
SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Senator Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Senator J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* Membres d'office
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, February 10, 2003
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 5:10 p.m. in room 160-S (subcommittee room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Meighen (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 6:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:05 p.m., the committee continued its meeting in public in Room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From Canada Customs and Revenue Agency:

Mr. Denis Lefebvre, Assistant Commissioner, Customs Branch;

Mr. Earle Warren, Director General, Major Projects Design and Development Directorate, Customs Branch;

Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Customs Branch.

From the Department of Health Canada:

Dr. Ron St. John, Executive Director, Centre for Emergency Preparedness and Response.

Mr. Lefebvre made a statement and with Mr. Warren and Mr. Connolly responded to questions.

At 8:15 p.m., the committee suspended its sitting.

At 8:20 p.m., the committee resumed its sitting.

Dr. St. John made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the Committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 10 février 2003
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 h 10, dans la pièce 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; le major-général à la retraite Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Veronica Morris, agent des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine à huis clos ses travaux futurs.

À 18 heures, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 05, le comité reprend ses travaux devant en public, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

M. Denis Lefebvre, sous-commissaire, Direction générale des douanes;

M. Earle Warren, directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration des grands projets, Direction générale des douanes;

M. Mark Connolly, directeur général, Direction de la contrebande et des services de renseignements, Direction générale des douanes.

Du ministère de la Santé du Canada:

Dr Ron St. John, directeur exécutif, Centre de mesures et d'intervention d'urgence.

M. Lefebvre fait une déclaration et répond aux questions avec l'aide de M. Warren et de M. Connolly.

À 20 h 15, le comité suspend ses travaux.

À 20 h 20, le comité reprend ses travaux.

Dr St. John fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés en tant que pièces auprès du greffier.

["Smart Border Action Plan Update" from Canada Customs and Revenue Agency] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 10, "32")

["Canada's Public health Security" by R. St. John] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 10, "33")

At 9:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 9:50 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in Room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall,— That the budget of Subcommittee on Veterans Affairs for year 2002-2003 be concurred in, and, — That the Chair submit same to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Professional and Other Services	\$ 1,850
Transportation and Communications	\$ 100
All Other Expenditures	\$ 50
TOTAL	\$ 2,000

The question being put on the motion, it was adopted.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, — That the budget of Subcommittee on Veterans Affairs for year 2003-2004 be concurred in, and, — That the Chair submit same to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Professional and Other Services	\$ 4,800
Transportation and Communications	\$ 30,170
All Other Expenditures	\$ 530
TOTAL	\$ 35,500

The question being put on the motion, it was adopted.

At 10:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, February 17, 2003
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 5:00 p.m. in room 160-S (subcommittee room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Forrestall, Kenny, Smith, P.C. and Wiebe (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief

«Mise à jour du Plan d'action sur la frontière intelligente» de l'Agence des douanes et du revenu du Canada] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, «32»)

«Sécurité de la santé publique du Canada» par R. St. John] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, «33»)

À 21 h 25, le comité suspend ses travaux.

À 21 h 50, le comité poursuit ses travaux à huis clos dans la pièce 160-S (salle de sous-comité), de l'édifice du Centre.

Le comité examine ses travaux futurs.

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le budget du Sous-comité des anciens combattants pour l'exercice 2002-2003 soit adopté et — Que le président soumette ledit budget au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Services professionnels et autres	1 850 \$
Transport et communications	100 \$
Toutes les autres dépenses	50 \$
TOTAL	2 000 \$

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le budget du Sous-comité des anciens combattants pour l'exercice 2003-2004 soit adopté et — Que le président soumette ledit budget au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Services professionnels et autres	4 800 \$
Transport et communications	30 170 \$
Toutes les autres dépenses	530 \$
TOTAL	35 500 \$

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 22 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 17 février 2003
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 17 heures, dans la salle 160-S (salle du sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Forrestall, Kenny, Smith, c.p., et Wiebe (6).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement, Grant Purves attaché de recherche; le major-général (retraité) Keith McDonald

Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 6:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:05 p.m., the committee continued its meeting in public in Room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Canadian Coast Guard:

Mr. Sylvain Lachance, A/Director General, Fleet;

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs.

From the Canadian Security Intelligence Service:

Mr. Ward Elcock, Director.

Mr. Meisner made a statement and with Mr. Lachance responded to questions.

At 7:34 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:40 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Elcock made a statement and responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

[“Presentation to the Senate Standing Committee on National Security and Defence, by Canadian Coast Guard, February 17, 2003”] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 10, “34”)

At 9:04 p.m., the committee suspended its sitting.

At 9:05 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in room 160-S (subcommittee room), Centre Block.

The committee considered its future agenda.

At 9:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

conseiller militaire principal; le surintendant principal Jean-Pierre Witty, agent de liaison à la GRC; le lieutenant-colonel David Belovich, officier de liaison à la Défense nationale; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine son programme futur à huis clos.

À 18 heures, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 05, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Garde côtière canadienne:

M. Sylvain Lachance, directeur général intérimaire de la Flotte;

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes.

Du Service canadien du renseignement de sécurité:

M. Ward Elcock, directeur.

M. Meisner fait une déclaration puis, avec l'aide de M. Lachance, répond aux questions.

À 19 h 34, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 40, le comité reprend ses travaux.

M. Elcock fait une déclaration, puis répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, le document suivant est déposé auprès de la greffière du comité.

[Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense par la Garde côtière canadienne, le 17 février 2003] (*pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, 34*)

À 21 h 04, le comité suspend ses travaux.

À 21 h 05, le comité reprend ses travaux à huis clos dans la salle 160-S (salle du sous-comité) de l'édifice du Centre.

Le comité examine son programme futur.

À 21 h 25, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, February 10, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:10 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. This evening the committee will have the first of many briefings on Canada-United States relations in preparation for its trip to Washington to meet with members of Congress and administration officials during the last week of March. We will also continue our study on the need for a national security policy by focusing on the role of First Responders.

I am a senator from Ontario and serve as chair of this committee.

With us today is a distinguished senator from Nova Scotia. Senator Michael Forrestall has served the constituents of Dartmouth as their member of the House of Commons for 25 years and for the past 12 years as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces as well as representing Canada at the NATO Parliamentary Assembly.

Also with us today is Senator Joe Day from New Brunswick. He is a graduate in electrical engineering from the Royal Military College in Kingston and a lawyer. Prior to his appointment to the Senate in 2001, he had a successful legal practice specializing in areas of patent and trademark law and intellectual property. Senator Day is the deputy chair of the Standing Senate Committee on National Finance. Currently, this committee is looking at the financial framework for federally funded arm's length foundations. He is also deputy chair of the Subcommittee on Veterans Affairs, which is studying veterans' benefits. As well, Senator Day sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications, a committee that is just starting a study on the state of Canada's media industries.

Senator Michael Meighen, from Ontario, is a successful lawyer and businessman who has made a contribution to a wide range of charitable and educational institutions. He is the chancellor of the University of King's College in Halifax. Senator Meighen has a strong background in defence matters, having served on the 1993 Special Joint Committee on the Future of Canadian Forces. He is the chairman of our Subcommittee on Veterans Affairs. Currently, this subcommittee is looking at veterans' benefits, especially for injuries received during active service. He also a

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 10 février 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 h 10 pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et ensuite en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Ce soir, les membres du comité bénéficieront de la première d'une série de séances d'information sur les relations entre le Canada et les États-Unis en prévision de leur voyage à Washington, où ils rencontreront des membres du Congrès et des représentants de l'administration américaine pendant la dernière semaine de mars. Nous allons également poursuivre notre étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et nous nous attacherons tout particulièrement au rôle des premiers intervenants.

Je représente l'Ontario au Sénat et je suis le président du comité.

Est également présent aujourd'hui un éminent sénateur de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Michael Forrestall, qui a représenté la circonscription de Dartmouth à la Chambre des communes pendant 25 ans et qui siège au Sénat depuis douze ans. Tout au long de sa carrière de parlementaire, il s'est toujours beaucoup intéressé au dossier de la défense. Il a siégé à divers comités parlementaires, notamment le Comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes. Il a aussi représenté le Canada à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Le sénateur Joe Day, du Nouveau-Brunswick, est aussi parmi nous. Titulaire d'un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal de Kingston, il est aussi avocat. Avant d'être nommé au Sénat en 2001, il avait un cabinet juridique florissant spécialisé dans le droit des brevets et des marques et la propriété intellectuelle. Le sénateur Day est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales qui étudie le cadre financier des fondations indépendantes financées par le gouvernement fédéral. Il est également vice-président de notre Sous-comité des anciens combattants qui s'intéresse aux prestations auxquelles ont droit les anciens combattants. Il siège aussi au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui amorce une étude du secteur des médias au Canada.

Le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario, est un homme d'affaires et un avocat prospère qui a apporté une contribution des plus valables à une vaste gamme d'établissements d'enseignement et d'organismes de bienfaisance. Il est chancelier de l'University of King's College, à Halifax. Le sénateur Meighen connaît bien les questions de défense, ayant siégé au Comité mixte spécial sur l'avenir des Forces canadiennes en 1993. Il est président de notre Sous-comité des affaires des anciens combattants. À l'heure actuelle, ce sous-comité s'intéresse aux

member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, which is investigating the collapse of a number of major companies.

Senator Cordy is from Nova Scotia. She is an accomplished educator who also has an extensive record of community involvement. Senator Cordy has served as vice-chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. In addition to serving on our committee, she is also a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and is now studying mental health. Senator Cordy sits on the Subcommittee on Veterans Affairs and is an active participant in the NATO Parliamentary Assembly.

Senator Norm Atkins, from Ontario, came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an adviser to the former Premier Davis of Ontario. A graduate in economics from Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, he received an honorary doctorate in civil law in the year 2000 from his alma mater. During his time as a senator, he has championed the cause of the Canadian merchant navy veterans and is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs. He currently serves as chairman of the Senate Conservative caucus. He is also deputy chair of the Senate Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Senator Tommy Banks is from Alberta. He is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers and an international standard-bearer for Canadian culture. From 1968 to 1983, he was host of *The Tommy Banks Show*, during which time he won a Juno award. He has also served as guest conductor with symphony orchestras throughout Canada and the United States. Senator Banks is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, this committee is studying the Nuclear Safety and Control Act. Senator Banks also sits on the Subcommittee on Veterans Affairs.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of studies. After a seven-month study of major issues facing Canada, we produced, in February 2002, a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness."

Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. To date, we have released three reports on various aspects of national security. The first, "Defence of North America: A Canadian Responsibility", was released in September of 2002. The second, "For an extra 130 bucks...Update on Canada's Military Crisis: A View from the Bottom Up" was

services, prestations et soins de santé offerts aux anciens combattants, particulièrement à la suite de blessures subies pendant leur service actif. Il est aussi membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, qui se penche sur l'effondrement d'un certain nombre de grandes sociétés.

Le sénateur Cordy est originaire de la Nouvelle-Écosse. Pédagogue hors pair, elle est depuis longtemps très présente dans la collectivité. Le sénateur Cordy a déjà été vice-présidente de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission. En plus de siéger à notre comité, elle est aussi membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, qui vient de publier un rapport phare sur les soins de santé et qui se penche maintenant sur la santé mentale. Le sénateur Cordy siège également à notre Sous-comité des affaires des anciens combattants et participe activement à l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Le sénateur Norm Atkins, de l'Ontario, est arrivé au Sénat en 1986 fort de son expertise dans le monde des communications. Il a agi à titre de conseiller auprès de l'ancien premier ministre Davis, de l'Ontario. Diplômé en économie de l'Université Acadia, à Wolfville, en Nouvelle-Écosse, il a reçu un doctorat honorifique en droit civil de son alma mater en l'an 2000. Depuis qu'il est sénateur, il défend avec passion la cause des anciens combattants de la marine marchande canadienne. Membre de notre Sous-comité sur les affaires des anciens combattants, il occupe à l'heure actuelle le poste de président du caucus conservateur du Sénat. Il est aussi vice-président du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Originaire de l'Alberta, le sénateur Tommy Banks est bien connu des Canadiens pour avoir été l'un de nos artistes les plus versatiles et talentueux et l'un des chantres de la culture canadienne sur la scène internationale. De 1968 à 1983, il a animé le *Tommy Banks Show*, qui lui a valu un prix Juno. Il a aussi été chef invité de plusieurs orchestres symphoniques du Canada et des États-Unis. Le sénateur Banks est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles qui étudie actuellement la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires. Il siège également à notre Sous-comité des affaires des anciens combattants.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent à qui l'on confie le mandat d'examiner la sécurité et la défense. Au cours des derniers 18 mois, nous avons mené à bien un certain nombre d'études. Après nous être penchés pendant sept mois sur les grands enjeux intéressant le Canada, nous avons publié en février 2002 un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense.»

Ensuite, le Sénat nous a demandé d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'ici, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale. Le premier, «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», a été publié en septembre 2002. Le deuxième, «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des forces

released in November of 2002. Most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports" was released in January 2003.

Over the course of the next two weeks, the committee will be briefed about the state of Canada-United States relations by a wide range of government officials, including representatives from the Canada Customs and Revenue Agency, intelligence agencies, the Royal Canadian Mounted Police, and the Department of Foreign Affairs and National Defence.

These briefings are an essential part of the preparations of the committee, which is making a fact-finding trip to Washington at the end of March. In Washington, we will discuss common security concerns with members of the United States administration and our congressional counterparts.

This evening, our first presenters are from the Canada Customs and Revenue Agency. Leading the group is Denis Lefebvre, the Assistant Commissioner of the customs branch. He is accompanied by Earle Warren, Director General of the Major Projects Design and Develop Directorate, and Mr. Mark Connolly.

Welcome back to the committee. It is good to see you this evening. If you would care to proceed, it would be most welcome.

Mr. Denis Lefebvre, Assistant Commissioner, Customs Branch, Canada Customs and Revenue Agency: We are pleased indeed to be here. Mr. Mark Connolly is Director General of the Contraband and Intelligence Directorate of Canada Customs and Revenue Agency, within the customs branch.

My understanding of the purpose of our appearance is to provide the committee with an update on the work we have done at Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, following the Smart Border Declaration. I do not have an introductory statement to make per se, however, if it is agreeable to the committee, I will go through the progress we have made, especially since we last appeared before the committee, on the 30-point plan.

As you know, the Smart Border Declaration was signed on December 12, 2001. The CCRA has the lead in respect of eight points on the 30-point plan. These are: Alternate inspection services, item 3; API/PNR, item 8; ferry terminals, which is also marine benchmarking, item 10; harmonized commercial processing, item 14; clearance away from the border, item 15; joint facilities, item 16; customs data exchange, item 17; and in-transit container targeting, item 18.

In respect of single alternative inspection system, we have made excellent progress. In particular, we have been successful in negotiating with our U.S. counterparts and in collaboration with

canadiennes: Une vue de bas en haut» a paru en novembre 2002. Et tout récemment, en janvier 2003, nous venons de rendre public «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens.»

Au cours des deux prochaines semaines, notre comité bénéficiera de plusieurs séances d'information sur l'état des relations entre le Canada et les États-Unis. Nous entendrons plusieurs hauts fonctionnaires du gouvernement, y compris des représentants de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, des services de renseignements, de la Gendarmerie royale du Canada et des ministères des Affaires étrangères et de la Défense nationale.

Ces séances d'information sont une composante essentielle des préparatifs du comité en vue de son voyage d'étude à Washington à la fin de mars. Là-bas, nous discuterons avec des membres de l'administration américaine et nos homologues du Congrès de nos préoccupations communes en matière de sécurité.

Ce soir, nos présentateurs viennent de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. À la tête du groupe, on retrouve M. Denis Lefebvre, sous-commissaire, Direction générale des douanes. Il est accompagné de M. Earle Warren, directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration de grands projets ainsi que de M. Mark Connolly.

Je vous souhaite la bienvenue au comité encore une fois. Nous sommes heureux de vous accueillir ce soir. Auriez-vous l'obligeance de commencer?

M. Denis Lefebvre, sous-commissaire, Direction générale des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada: Nous sommes heureux d'être ici. M. Mark Connolly est directeur général de la Direction de la contrebande et des services de renseignements à l'Agence des douanes et du revenu du Canada, volet Direction générale des douanes.

Je crois comprendre que le comité nous a invités à comparaître pour que nous lui fournissions une mise à jour des travaux qu'a effectués l'Agence des douanes et du revenu du Canada, l'ADRC, dans la foulée de la Déclaration sur la frontière intelligente. Je n'ai pas préparé de déclaration liminaire comme telle, mais si cela vous convient, je passerai en revue les progrès que nous avons réalisés relativement au plan de 30 points, particulièrement depuis notre dernière comparution devant le comité.

Comme vous le savez, la Déclaration sur la frontière intelligente a été signée le 12 décembre 2001. À cet égard, l'ADRC est responsable de huit des 30 points du plan. En voici la liste: point 3 — services d'inspection de rechange unique; point 8 — IPV/DP; point 10 — gares maritimes, qui comprend aussi une analyse comparative du secteur maritime; point 14 — harmonisation de traitement des expéditions commerciales; point 15 — dédouanement ailleurs qu'à la frontière; point 16 — installations communes; point 17 — échange de données des douanes; et, point 18 — ciblage des conteneurs en transit.

Pour ce qui est des services d'inspection de rechange unique, nous avons beaucoup progressé. En particulier, nous avons réussi à négocier avec nos homologues américains et en collaboration

the Department of Citizenship and Immigration a program we call NEXUS, which enables travellers to cross the border in dedicated fast lanes both ways.

NEXUS is operational at five ports. It became operational at Sarnia-Port Huron in November 2000, Pacific Highway-Blaine and Douglas-Blaine on June 26 of 2002, at Boundary Bay-Point Roberts on July 29, 2002, and more recently at Ambassador Bridge on January 23, and at Fort Erie-Buffalo Peace Bridge on January 30, 2003.

NEXUS will be expanded to the Windsor-Detroit tunnel in March 2003, and at Queenston-Lewiston Bridge, Rainbow Bridge and Whirlpool Bridge in southern Ontario in the spring of 2003. All other high-volume crossings will receive NEXUS by the end of 2003. At present, we have approved over 30,000 applicants for NEXUS, and over 8,000 are under review.

Another initiative under this single alternative inspection system is CANPASS Air. This is an initiative for pre-approved, low-risk air travellers. It will be available when you come into Canada in Canada's airports only, one way. It will be our first program based on biometrics. The biometric of choice for CANPASS Air is the iris scan. This initiative will be implemented at Vancouver International Airport in early 2003, and subsequently in Toronto, Calgary, Edmonton, Halifax, Montreal, Ottawa, and Winnipeg.

We also have arranged a joint Canada/U.S. NEXUS Air program piloting NEXUS Air program, which will be like CANPASS Air, but going both ways. NEXUS Air will be piloted at Ottawa and Dorval international airports. It will be in place, if our efforts work well with the U.S., before the end of the year. We will use for NEXUS the same biometric technology as CANPASS Air.

You have no doubt heard of our efforts to implement API/PNR, or advance passenger information and passenger name record. The last time I was here, I mentioned that we had agreed to share advance passenger information and passenger name records on high-risk travellers who are flying to either country. We are now working towards the development of joint risk assessments. We implemented API in October 2002, and we will start collecting PNR later in the spring.

The Smart Border Declaration item called "Ferry Terminals" is really about maritime security. In May 2002, we completed a marine benchmarking exercise with the U.S. The objective is to enhance Canadian and U.S. border security at marine terminals through the adoption of a series of benchmarks for improving security and contraband interception. There were 42 recommendations ranging in complexity at various stages of

avec le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration un programme appelé NEXUS qui permet aux voyageurs de franchir la frontière dans les deux sens dans des voies rapides réservées à cette fin.

Le programme NEXUS est appliqué dans cinq ports. Il est devenu opérationnel à Sarnia-Port Huron en novembre 2000, à Pacific Highway-Blaine et Douglas-Blaine le 26 juin 2002, à Boundary Bay-Point Roberts le 29 juillet 2002 et plus récemment, au pont Ambassador, le 23 janvier et à Fort Érié-Buffalo pont Peace le 30 janvier 2003.

Le programme sera étendu aux emplacements suivants: le tunnel Windsor-Detroit en mars 2003, le pont Queenston-Lewiston, le pont Rainbow et pont Whirlpool, dans le sud de l'Ontario, au printemps 2003. Tous les autres postes frontaliers à fort achalandage recevront NEXUS d'ici la fin de 2003. À l'heure actuelle, nous avons approuvé plus de 30 000 demandes d'adhésion au programme et quelque 8 000 autres sont à l'étude.

Dans le cadre des services d'inspection de rechange unique, une autre initiative est en cours, CANPASS-Air. Cette initiative à l'intention des voyageurs préapprouvés et à faible risque sera disponible uniquement à l'entrée au Canada par des aéroports canadiens seulement, autrement dit, à sens unique. Ce sera notre première initiative fondée sur des données biométriques, CANPASS-Air reposera sur la lecture de l'iris. Cette initiative sera mise en oeuvre à l'aéroport international de Vancouver au début de 2003 et, par la suite, aux aéroports de Toronto, Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal, Ottawa et Winnipeg.

Nous avons également mis sur pied un programme conjoint NEXUS-Air entre le Canada et les États-Unis. Il s'agit d'un projet pilote qui fonctionnera sur le modèle de CANPASS-Air, mais dans les deux sens. Le projet NEXUS-Air sera mis à l'essai aux aéroports internationaux d'Ottawa et de Dorval. Si tout va bien, il sera implanté aux États-Unis d'ici la fin de l'année. Ce programme utilisera la même technologie biométrique que le programme CANPASS-Air.

Vous avez sans doute entendu parler de nos efforts pour mettre en oeuvre le programme IPV/DP, c'est-à-dire information préalable sur les voyageurs/dossier passager. Lors de ma dernière comparution, j'ai mentionné que le Canada et les États-Unis avaient convenu de partager les informations préalables sur les voyageurs et les dossiers passagers pour les voyageurs à risque élevé qui voyagent entre les deux pays. Nous collaborons actuellement en vue d'élaborer un mécanisme d'évaluation conjointe des risques. Le Canada a mis en oeuvre son système IPV en octobre 2002, et nous prévoyons appliquer le volet DP plus tard au printemps.

Le rubrique «Gares maritimes» dans la Déclaration sur la frontière intelligente porte sur la sécurité maritime. En mai 2002, nous avons terminé l'analyse comparative du secteur maritime en collaboration avec les États-Unis. L'objectif consiste à améliorer la sécurité à la frontière canado-américaine dans les gares maritimes grâce à l'adoption d'une série de points de repère visant à améliorer la sécurité et l'interception des produits de

implementation. One example is the creation of a customs system to capture information regarding vessels. It could potentially become a joint U.S.-Canada system.

Another program we are working on is harmonized commercial processing. The Free and Secure Trade, FAST, program is a joint initiative for pre-approved carriers, drivers and importers to expedite the movement of low risk shipments across the border. Currently, FAST is available at the following high-volume border crossings: Douglas, British Columbia and Blaine, Washington; Sarnia Ontario and Port Huron, Michigan; Windsor, Ontario and Detroit Michigan; Fort Erie, Ontario and Buffalo, New York; Queenston, Ontario and Lewiston, New York; Lacolle, Quebec and Champlain, New York.

While it is too early in the development of FAST to cite numbers, we expect FAST to match the figures for the Customs Self-Assessment program, CSA. The CSA program was implemented in December 2001 for low-risk trucks coming into Canada. This has been a very successful program. FAST is very similar to CSA, but with the U.S. it enables approved importers, carriers and drivers to go both ways in the fast lanes. On CSA, we already have 5 approved importers, 61 importers who have applied and moving through the approval process. We have 150 approved carriers, and an additional 309 carrier applications in process. We have more than 49,000 approved drivers.

Because the five importers that have been approved are very large, about 30 per cent of our trade going to the U.S. is going through our FAST lanes, again, because of the location of those five importers, mostly in southern Ontario. With respect to the 61 importer applications that are currently being processed, once completed, more than 50 per cent of our trade that will be approved as low risk and will be permitted to use dedicated lanes going to the U.S. FAST is very recent. After we approved it with the U.S., we had to go through the application process, the enrolment process, and so on.

FAST is for low-risk, pre-approved shipments. We are also working with our colleagues in U.S. customs to harmonize our commercial processing of non-preapproved commercial shipments.

We are working with our U.S. colleagues in other modes. In the marine mode, the U.S. introduced the Container Security Initiative, CSI, and the 24-hour rule that became effective on February 2. Our trade community is supportive of our harmonized North American approach for marine shipments and we are actively developing the key characteristics of a

contrebande. On compte 42 recommandations qui varient en complexité pour les diverses étapes de la mise en oeuvre, notamment la création d'un système douanier, potentiellement un système conjoint entre le Canada et les États-Unis, pour la collecte des renseignements sur les navires.

Nous travaillons également à l'harmonisation du traitement des expéditions commerciales. L'EXPRES est un programme conjoint qui s'adresse aux transporteurs, chauffeurs et importateurs approuvés au préalable, permettant d'accélérer le passage des expéditions à faible risque à la frontière. Ce programme est actuellement en place dans les postes frontaliers achalandés suivants: Douglas, Colombie-Britannique et Blaine, Washington; Sarnia, Ontario et Port Huron, Michigan; Windsor, Ontario et Detroit, Michigan; Fort Érié, Ontario et Buffalo, New York; Queenston, Ontario et Lewiston, New York; Lacolle, Québec et Champlain, New York.

Bien que le programme ne soit pas appliqué depuis suffisamment longtemps pour nous permettre de fournir des données chiffrées, nous nous attendons à ce que EXPRES produise des résultats équivalents à ceux du PAD, le programme d'autocotisation des douanes. Le PAD est entré en vigueur en décembre 2001 pour les camions à faible risque entrant au Canada. Il connaît beaucoup de succès. EXPRES est semblable au PAD, mais il fonctionne avec les États-Unis, c'est-à-dire qu'il permet aux transporteurs, chauffeurs et importateurs approuvés au préalable de franchir la frontière dans les deux sens dans des voies rapides. Cinq importateurs ont déjà été approuvés; 61 autres ont présenté des demandes qui suivent la filière d'approbation. Nous comptons 150 transporteurs approuvés et quelque 309 demandes supplémentaires émanant de transporteurs sont dans le collimateur. Plus de 49 000 chauffeurs sont approuvés.

Étant donné que les cinq importateurs déjà approuvés représentent de grandes sociétés, environ 30 p. 100 des expéditions commerciales vers les États-Unis se font par le biais des voies EXPRES et ce, en raison de l'emplacement de ces sociétés. En effet, elles se trouvent pour la plupart dans le sud de l'Ontario. Pour ce qui est des 61 importateurs qui ont présenté une demande présentement à l'étude, une fois qu'elles auront reçu le feu vert, plus de 50 p. 100 des expéditions commerciales à faible risque seront approuvées et pourront faire usage des voies réservées en direction des États-Unis. EXPRES est une initiative très récente. Après que les autorités américaines y eurent adhéré, nous avons dû instaurer le processus de demande, le processus d'inscription, etc.

EXPRES vise les expéditions commerciales préapprouvées à faible risque. Nous travaillons également en collaboration avec nos collègues des douanes américaines en vue d'harmoniser le traitement d'expéditions commerciales non préapprouvées.

Nous travaillons avec nos collègues américains dans d'autres modes. En ce qui concerne le mode maritime, les États-Unis ont introduit une initiative visant la sécurité des conteneurs, ICS, et la Règle de 24 heures, qui est entrée en vigueur le 2 février dernier. Nos intervenants commerciaux appuient une approche harmonisée à l'échelle de l'Amérique du Nord pour les

Canadian rule for the marine mode. Inasmuch as it matches our interest, we will want to develop rules that will be harmonized with the U.S. rules.

The U.S. has also passed legislation on mandatory electronic information for all modes by October 2003. Recently, they have proposed advance reporting time frames as follows: for highways, four hours' prior to lading; for air, 12 hours; for rail, 24 hours prior to departure; for exports, 24 hours prior to lading. If those proposals were to be implemented, it would have major impact on the Canada-U.S. border.

There was a strong negative reaction from the entire North American trade community, and they are now reconsidering the time frames. We are pursuing an exemption for FAST shipments from those rules. We will also consider harmonizing our time frames if significant changes are made to the U.S. proposals for other modes.

One item that we worked on as part of the Smart Border Declaration was clearance away from the border. Significant legal and sovereignty issues have created some obstacles to bringing this initiative to a fruitful conclusion. However, we are continuing to discuss this issue with legal counsel. The U.S. is doing the same but we do not foresee an imminent breakthrough on this issue.

In respect of the rail mode, we were informed, some time ago, that the U.S. intended to perform 100 per cent scanning of trains going to the U.S. It is a process similar to the one done at the U.S.-Mexico border. Both CN and CP had difficulty accepting this and therefore we have worked with these railways on the development of a hub concept, whereby we would apply the concept of a smart border. However, the screening would be done at Canadian railway hubs, so the train would be able to move freely at the land border. We are still actively working with the two railways and with U.S. Customs to find a solution that would be acceptable to all parties.

As part of the Smart Border Declaration, we have also been working on the development of joint facilities. This is advantageous from a number of points of view. One advantage is in respect of the health and safety of our employees, as we bring the two offices of small ports together. This initiative will also provide both operational and security advantages.

We currently have some joint facilities at four small ports and we are looking at real estate developments in the future. We have about one dozen additional ports that are on our list of potential candidates for the development of joint facilities.

expéditions maritimes et nous sommes en pleine élaboration des principales caractéristiques visant une règle canadienne pour le mode maritime. Dans la mesure où cela correspond à nos intérêts, nous souhaitons instituer des règles qui correspondront aux règles américaines.

Les États-Unis doivent adopter une loi relative à l'information électronique exigée d'ici octobre 2003. Récemment, ils ont proposé des délais pour la transmission préalable de renseignements, comme suit: autoroutes, quatre heures précédant le chargement; air, 12 heures; rail, 24 heures avant le départ; exportations, 24 heures précédant le chargement. Si ces délais sont mis à exécution, ils auront une incidence considérable sur la circulation à la frontière entre le Canada et les États-Unis.

La réaction très négative des intervenants commerciaux nord-américains a amené les États-Unis à réexaminer les délais d'exécution. Nous cherchons à obtenir une exemption pour les expéditions EXPRES. Le Canada considérera d'harmoniser ses délais d'exécution uniquement si les États-Unis apportent d'importants changements à leurs propositions concernant les autres modes.

Dans le contexte de la Déclaration sur la frontière intelligente, nous avons également travaillé au dédouanement ailleurs qu'à la frontière. D'importantes questions d'ordre juridique ainsi que des enjeux touchant la souveraineté compliquent la réalisation de cette initiative. Cependant, nous continuons de discuter de la question avec nos conseillers juridiques. Les États-Unis font de même de leur côté, mais nous ne prévoyons pas de percée imminente dans ce dossier.

Pour ce qui est du mode ferroviaire, on nous a informés il y a quelque temps que les États-Unis avaient l'intention de procéder à une vérification intégrale de la totalité des trains se rendant chez eux. Il s'agit là d'un processus analogue à celui en vigueur à la frontière américano-mexicaine. Le CN et le CP ayant tous deux du mal à accepter cela, nous avons travaillé avec ces sociétés ferroviaires à l'élaboration du concept de la plaque tournante appliqué à la frontière intelligente. Toutefois, les inspections seraient effectuées aux plaques tournantes ferroviaires canadiennes, de sorte que les trains pourraient traverser librement la frontière terrestre. Nous continuons de travailler avec les deux sociétés ferroviaires canadiennes concernées ainsi qu'avec les douanes américaines pour trouver une solution acceptable à toutes les parties.

Dans la foulée de la Déclaration sur la frontière intelligente, nous nous sommes également attachés à la création d'installations communes, ce qui est avantageux à bien des points de vue. La santé et la sécurité de nos employés se trouveront accrues grâce à la fusion de deux bureaux dans les petits ports. Cette initiative présente des avantages sur le plan des opérations et de la sécurité.

À l'heure actuelle, il existe des installations communes à quatre petits ports et nous envisageons la construction d'autres installations à l'avenir. Pour l'heure, une douzaine d'autres ports sont sur la liste des endroits potentiels où l'on pourrait bâtir des installations communes.

In the program we also want to have the facility for the exchange of information with our U.S. partners, where warranted. In December 2001, we signed a cooperation arrangement for the exchange of information for the purposes of inquiries related to customs fraud. We have also reached an agreement in principle on the exchange of NAFTA information, which includes audit plans, audit reports, the results of advance rulings, and origin determinations and re-determinations. We are working to identify other opportunities for exchange.

As you have heard, we have targeters in two U.S. ports and the U.S. has targeters in three Canadian ports: Vancouver, Montreal and Halifax. We are now working to improve our ability to target containers coming to Canada via the U.S. and, similarly, we are working with U.S. Customs to ensure that U.S. targeters working in our ports have access to those targeting systems. In that way, they would be better equipped to find high-risk containers. This is, in all areas, a successful program.

One other initiative is to improve our ability to target high-risk containers at seaports. We are in the process of acquiring a number of container scanners with the brand name, Mobile VACIS. It is a truck-mounted, gamma ray, mobile scanning system that captures an image of the contents of a marine container, a rail car or a truck. The scanner provides the operators with an image similar, in many ways, to an X-ray. The first of three scanners have been located at the ports of Montreal, Vancouver and Halifax. Additional units will be installed at: Vancouver in February; at Niagara Falls/Fort Erie, Windsor/Sarnia and Montreal in March; at Toronto, Calgary, Ottawa and St. John, New Brunswick, in July.

We are pursuing new technologies such as mobile/pallet gamma rays, scanning systems; radiation detection equipment, hand-held ioniscans, remotely operated vehicles, tool trucks, and biological and chemical weapons detectors in Montreal, Halifax and Vancouver.

We have just put additional working groups in place, one of which is a binational border modelling group. These groups model the activities in the ports and determine all of the variables involved, such as the primary inspection line, PIL, the road, the number of PILs and the number of officers. That information allows us to determine what steps could best be taken to reduce congestion or to increase our efficiency at ports. This is best done as a joint effort with the U.S. That is why we are putting a binational modelling group in place that will work with customs, immigration, the bridge authorities, the tunnel authorities, and with the transportation departments.

Dans le cadre du programme, nous souhaitons également pouvoir échanger des données avec nos partenaires américains, lorsque cela se justifie. En décembre 2001, les services des douanes canadiennes et américaines ont signé un Accord de coopération pour l'échange de renseignements dans le cadre d'enquêtes se rapportant à la fraude douanière. Nous avons également conclu un accord de principe sur l'échange de renseignements relatifs à l'ALENA, dont des plans de vérification, des rapports de vérification, des résultats de décisions anticipées ainsi que des déterminations d'origine et de nouvelles déterminations d'origine. Nous cherchons activement à identifier d'autres occasions d'échange.

Comme vous le savez sans doute, nous avons des agents de ciblage dans deux ports américains et les États-Unis en ont dans trois ports canadiens: Vancouver, Montréal et Halifax. Nous tentons maintenant d'améliorer notre capacité de cibler des conteneurs qui entrent au Canada par les États-Unis. De même, nous collaborons avec les douanes américaines pour s'assurer que les agents américains qui travaillent dans nos ports ont accès à ces systèmes de ciblage. De cette façon, ils sont mieux équipés pour trouver des conteneurs à risque élevé. En somme, il s'agit là d'un programme couronné de succès à tous les points de vue.

Une autre initiative consiste à améliorer notre capacité de cibler des conteneurs à risque élevé dans les ports maritimes. Nous faisons présentement l'acquisition d'un certain nombre d'appareils de balayage des conteneurs dont la marque de commerce est Mobile VACIS. Il s'agit d'un système de balayage mobile à rayon gamma monté sur camion qui enregistre une image du contenu d'un conteneur maritime, d'un wagon ferroviaire ou d'un camion. Il permet aux opérateurs de cet équipement d'obtenir une image semblable en plusieurs points à une radiographie. Les trois premières unités mobiles VACIS se trouvent dans les ports de Montréal, Vancouver et Halifax. Des unités supplémentaires seront installées à Vancouver en février, à Niagara Falls/Fort Érié, à Windsor/Sarnia et à Montréal en mars; et à Toronto, Calgary, Ottawa et St. John, Nouveau-Brunswick, en juillet 2003.

Nous envisageons l'application possible de nouvelles technologies comme les appareils mobiles à rayon gamma pour l'examen des palettes, les systèmes de balayage, l'équipement de détection des radiations, les appareils Ioniscans à main, les engins télécommandés, les camions-outils et les détecteurs d'armes biologiques et chimiques à Montréal, Halifax et Vancouver.

Nous venons tout juste d'instaurer de nouveaux groupes de travail, dont un groupe binational de la modélisation frontalière. Ces groupes simulent les activités portuaires et identifient toutes les variables en cause, comme les lignes d'inspection primaire, LIP, la route, le nombre de LIP et le nombre d'agents. Cette information nous permet de déterminer les meilleurs moyens à prendre pour réduire la congestion ou accroître notre efficacité aux ports. Évidemment, on obtient de meilleurs résultats en collaboration avec les États-Unis et c'est pourquoi nous avons créé un groupe binational de la modélisation frontalière qui travaillera de concert avec les douanes, l'immigration, l'administration des ponts, l'administration des tunnels et les ministères des Transports.

We want to put a border infrastructure group in place. We have agreed on FAST lanes — pre-approved systems — that enable us to process travellers and trucks rapidly at the border. It is important that those FAST cars and trucks not be caught behind slower traffic — people who have not been pre-approved. Right now in the customs plaza, which is the area immediately preceding the PIL, the road widens into 6 to 10 lanes, however that only reduces the number of cars per each lane. While the primary inspection lanes may be dedicated FAST lanes for vehicles that are pre-approved but the highway leading to the plaza could still be clogged with slower trucks that may not have their papers in order. Thus, it is important to work with the transportation departments and to make the contributions to the border investment funds to ensure that the progress we have made in developing customs processes is utilized to its full potential.

We are putting a binational advisory committee in place to guide us in future work with the U.S. on the continuing improvement of our programs. The next shared border accord meeting will be hosted by the U.S. customs February 19-20, 2003.

It is fair to say that we have had a good deal of success in creating programs that have been acceptable to the U.S. from a security perspective and have enabled us to process traffic in a timely way. Our relationship with the United States has never been closer. We still have many projects on our workbench, and we look optimistically at the future. We are open to questions.

The Chairman: Thank you for a comprehensive presentation.

Senator Banks: As the chair said, we are going to Washington. The last time that we were there, we found two levels of understanding of where Canada is on these matters. My observation was that people at the more senior levels were better informed. They had some confidence in what we were doing with respect to borders. However, the general opinion in Washington, even among members of Congress who in our view ought to have known better, was the typical cartoon version of Canada as a sieve and haven for bad guys and for harbouring people that think we ought not to harbour.

When we go back to Washington, we will certainly not be there to plead Canada's case, but to remind them as we always do, that our priorities are not always identical. When, and if, we run into those misgivings among American legislators and bureaucrats as Canada being a sieve and haven for the bad guys, what information can you provide us to tell them about the comparative work that has been done on fixing things since the events that gave rise to this 30-points Action Plan?

Nous voulons également créer un groupe de l'infrastructure frontalière. En effet, nous nous sommes entendus sur un système de voies rapides pour les véhicules préapprouvés qui nous permet d'accélérer le passage des voyageurs et des camions à la frontière. Il importe que ces voitures et ces camions EXPRES ne soient pas retardés par des véhicules plus lents, qui n'ont pas été préapprouvés. À l'heure actuelle, dans le Complexe douanier, soit l'aire qui précède immédiatement la LIP, la route s'élargit, passant de six à dix voies; cependant, cela a simplement pour effet de réduire le nombre de voitures dans chacune des voies. Les lignes d'inspection primaire sont réservées aux véhicules EXPRES qui sont préapprouvés, mais l'autoroute qui mène au Complexe peut toujours être engorgée par des camions plus lents dont les chauffeurs n'ont pas de papiers en règle. Par conséquent, nous devons collaborer avec les ministères des Transports et contribuer au fonds d'investissement frontalier pour s'assurer que les processus de passage à la frontière améliorés que nous avons mis au point donnent un rendement maximal.

Nous créons également un comité consultatif binational afin de guider nos futurs efforts conjoints avec les Américains pour continuer d'améliorer nos programmes. La prochaine réunion sur l'Accord du Canada et des États-Unis sur leur frontière commune aura lieu les 19 et 20 février 2003 sous l'égide des douanes américaines.

Nous pouvons affirmer avoir eu beaucoup de succès dans nos efforts pour créer des programmes acceptables aux yeux des États-Unis sur le plan de la sécurité, ce qui nous a permis de gérer la circulation de façon efficiente. Nos relations avec nos confrères américains n'ont jamais été aussi étroites. Nous avons encore de nombreux projets sur la planche et nous envisageons l'avenir avec optimisme. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie de cet exposé exhaustif.

Le sénateur Banks: Comme le président l'a mentionné, nous irons bientôt à Washington. La dernière fois que nous étions là-bas, nous avons constaté deux niveaux de compréhension de la situation au Canada sur ces questions. D'après mes observations, les hauts fonctionnaires étaient mieux informés. Ils avaient confiance dans nos efforts pour assurer la sécurité des frontières. Cependant, l'opinion très répandue à Washington, même parmi les membres du Congrès qui, à notre avis, devraient être mieux informés, est la caricature typique qui présente le Canada comme une passoire, un refuge pour gens mal intentionnés, une terre d'accueil pour indésirables.

Au cours de ce voyage à Washington, nous n'allons certes pas plaider la cause du Canada, mais plutôt rappeler aux Américains, comme nous le faisons toujours, que nos priorités ne sont pas toujours identiques aux leurs. Si nous sommes confrontés à ces fausses conceptions qui ont cours parmi les bureaucrates et les législateurs américains selon lesquelles le Canada est une passoire et un refuge pour des gens mal intentionnés, quelles données pouvez-vous nous fournir sur le travail qui a été fait afin de colmater les brèches depuis les événements qui ont donné lieu au plan d'action en 30 points, pour que nous puissions leur communiquer?

All comparisons are odious, but we get asked these questions. Are we doing as well or better than they are? Have we fixed those problems that did exist? Are we on track? Are you happy with the way things are preceding?

You said that you had found that there was never closer cooperation between you and your U.S. counterparts. I am glad to hear that there is an arena in which that is true. Can you give us more comfort in that respect?

Mr. Lefebvre: Anecdotally, late last week, the U.S. cranked its security level from yellow to orange. The first question that came to mind for U.S. Customs and U.S. Immigration related to the NEXUS and FAST programs — programs to which we had agreed when the security level was lower. Could the programs be kept operating? The answer was a resounding “yes” from people in the know.

U.S. Customs and U.S. Immigration gave us immediate assurance that there was no question of shutting down NEXUS and FAST. It is comforting to know, when a sense of crisis is developing, that those programs were both secure and facilitative and that they withstood this test.

I cannot give details because of the operational nature, but we have conducted discussions as part of the Smart Border Accord. We have conducted a review of our practices at airports. People from U.S. Customs, U.S. Immigration and Canada conducted reviews of security procedures in American and Canadian airports. We have done the same thing in Canadian and American ports. We know that our procedures and our screening ability at both airports and seaports compare well with what the Americans are doing.

We identified gaps on both sides. The purpose of those reviews was to identify best practices, share information, and then to move toward basically similar screening standards at our airports and seaports so that we can relax our joint border to a certain extent.

My colleagues may want to give other examples. I do not know what the Americans will tell you. They are not always familiar with what Canada does, but we have worked closely with U.S. Customs. Certainly, you can tell them that our level of efficiency and effectiveness is not wanting.

Senator Banks: Offhand, do you know the numbers of customs and immigration officers on both sides of the border with the U.S.?

Mr. Lefebvre: Traditionally, they had about two-thirds of the staff at the joint border as we did. Recently they received additional appropriations and obtained additional staff. We do

Toutes les comparaisons sont odieuses, mais on nous pose la question suivante: Nous tirons-nous d'affaire aussi bien ou mieux qu'eux? Avons-nous réglé les problèmes qui existaient? Sommes-nous à jour? Êtes vous satisfaits de la façon dont les choses se déroulent?

Selon vous, la collaboration n'a jamais été aussi étroite avec vos homologues américains. Je suis heureux d'apprendre que c'est un domaine où c'est vrai. Pouvez-vous nous transmettre d'autres nouvelles réconfortantes à cet égard?

M. Lefebvre: Voici une anecdote. À la fin de la semaine dernière, les États-Unis ont relevé leur niveau de sécurité de jaune à orange. La première question que se sont posée les services des douanes et de l'immigration américains relativement aux programmes NEXUS et EXPRES, programmes dont nous avions convenu lorsque le niveau de sécurité était plus bas, a été de savoir s'ils devaient continuer à fonctionner. La réponse a été un oui retentissant de la part des experts.

Les services des douanes et de l'immigration américains nous ont immédiatement donné l'assurance qu'il n'était pas question d'interrompre NEXUS et EXPRES. Il est réconfortant de savoir que dans un contexte de crise, on a jugé que ces programmes étaient à la fois sûrs et facilitants. Et qu'ils ont subi ce test avec succès.

Je ne peux vous donner de détails de nature opérationnelle, mais nous avons eu des discussions dans le contexte de l'Accord sur la frontière intelligente. Nous avons effectué un examen de nos pratiques dans les aéroports. Des agents des services des douanes et de l'immigration américains et des services canadiens ont passé en revue les procédures de sécurité dans les aéroports canadiens et américains. Nous avons d'ailleurs fait la même chose dans les ports canadiens et américains. Nous savons que nos procédures et nos mécanismes de filtrage tant dans les aéroports que dans les ports maritimes se comparent avantageusement avec ceux des Américains.

Nous avons identifié des lacunes des deux côtés. L'objet de ces examens consistait à identifier les meilleures pratiques, à partager des renseignements en vue d'adopter graduellement des normes de filtrage similaires dans nos ports maritimes et nos aéroports pour pouvoir assouplir, dans une certaine mesure, le passage à notre frontière commune.

Mes collègues vous donneront sans doute d'autres exemples. J'ignore ce que les Américains vous diront. Souvent, ils ne savent pas ce que fait le Canada, mais nous avons travaillé en étroite collaboration avec les douanes américaines. Chose certaine, vous pouvez leur dire que notre niveau d'efficacité et d'efficacités ne laisse pas à désirer.

Le sénateur Banks: De but en blanc, pouvez-vous nous dire combien d'agents des douanes et de l'immigration travaillent des deux côtés de la frontière avec les États-Unis?

M. Lefebvre: Les Américains affectent traditionnellement les deux tiers de leurs effectifs à notre frontière commune, comme nous. Récemment, ils ont reçu des crédits additionnels et obtenu

not have the exact numbers, but they are closer to our numbers. I do not believe that they have exceeded us, but their numbers are now closer to ours.

Senator Banks: You talked about harmonization and ensuring that the standards are the same at ports and airports. There are Canadians who would wonder whether that is an abdication of self-determination on our part. Are we still the masters of our own house as far as those kinds of things are concerned?

Mr. Lefebvre: We have approached this from a Canadian interest point of view. We have a reciprocal interest in developing some joint programs.

As I mentioned, CSA, was the precursor of FAST. We believed in CSA from day one, and we were certainly extremely pleased when the U.S. Customs and U.S. Immigration agencies agreed to buy-in. FAST is an extension of CSA with some twists, because we are two countries.

With regard to NEXUS, both Canada and the U.S. had experimented for years in pre-approving travellers in a number of ways. By putting it together, it is a true bilateral exercise. It is not one country imposing its ways on the other.

API/PNR is another example a truly bilateral effort. We are not sharing all the information about all the travellers coming to Canada with the U.S. However, we thought that it was in our interest to share information about high-risk travellers with the U.S. Given that we want to retain as much fluidity as possible at our joint border, we want to know about the high-risk people that come from other shores. This enables us to keep the border as open as possible even with a large number of people crossing it.

All the programs that I talked about are truly joint programs that are beneficial to both countries and they were developed just as much by us as by the U.S.

Senator Cordy: I thought when Canada and the U.S. had advance passenger information, it was only in regard to passengers who came across the borders of the two countries. However, are you saying that we are also sharing information of high-risk individuals who may come from other shores?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Cordy: I did not know that.

Mr. Lefebvre: It is about all travellers arriving in Canada and all travellers arriving in the U.S. We are developing a system whereby we can identify the high-risk travellers and we will share

du personnel supplémentaire. Nous n'avons pas les chiffres exacts, mais ils sont à peu près les mêmes que les nôtres. Je ne pense pas que leurs effectifs soient plus nombreux. Le nombre de leurs personnels est maintenant plus près du nôtre.

Le sénateur Banks: Vous avez parlé d'harmonisation et de la nécessité de s'assurer que les normes sont les mêmes dans les ports et les aéroports. Certains Canadiens se demandent si ce n'est pas là une abdication de notre autodétermination. Sommes-nous toujours maîtres chez nous dans des domaines comme ceux-là?

M. Lefebvre: Nous avons abordé la question du point de vue de l'intérêt du Canada. Il est dans notre intérêt réciproque d'élaborer certains programmes communs.

Comme je l'ai mentionné, le PAD a été le précurseur de EXPRES. Nous avons cru au PAD dès le premier jour, et nous avons été ravis lorsque les services des douanes et de l'immigration américains y ont adhéré. EXPRES est une prolongation du PAD, avec certaines variables puisqu'il s'agit de deux pays distincts.

En ce qui a trait à NEXUS, tant le Canada que les États-Unis ont eu pendant des années des projets pilotes de préapprobation des voyageurs. En unissant nos efforts, nous avons créé un programme authentiquement bilatéral. Aucune des parties n'a imposé sa volonté à l'autre.

L'IPV/DP est un autre exemple d'un effort véritablement bilatéral. Nous ne partageons pas toute l'information sur la totalité des voyageurs qui viennent au Canada en provenance des États-Unis. Cependant, nous avons jugé qu'il était dans notre intérêt de partager avec les États-Unis des renseignements sur les voyageurs à risque élevé. Compte tenu du fait que nous souhaitons conserver la plus grande fluidité à notre frontière commune, nous voulons en savoir le plus possible au sujet des voyageurs à risque élevé en provenance d'autres pays. Cela nous permet de garder notre frontière aussi ouverte que possible même si un nombre considérable de personnes la franchissent constamment.

Tous les programmes dont j'ai parlé sont véritablement des programmes communs qui sont avantageux pour nos deux pays. Tant le Canada que les États-Unis ont collaboré à leur élaboration.

Le sénateur Cordy: En ce qui a trait au partage préalable d'information sur les voyageurs entre le Canada et les États-Unis, je pensais que cela touchait uniquement les voyageurs qui franchissaient la frontière en provenance de l'un ou de l'autre pays. Si j'ai bien compris, vous dites que vous partagez aussi de l'information sur des individus à risque élevé en provenance d'autres pays?

M. Lefebvre: Oui.

Le sénateur Cordy: Je ne savais pas cela.

M. Lefebvre: Le programme touche tous les voyageurs qui arrivent au Canada et tous les voyageurs qui arrivent aux États-Unis. Nous avons mis au point un système qui nous permet

that information with the other country to the extent that it can be useful for the other country to do their work.

Senator Banks: You talk about identifying high-risk travellers who arrive in North America from wherever or who travel between the two countries. I know better than to ask you how that is done, and I am sure there are myriad ways in which it is done. However, there are many people who say that, among the ways that it is done is something that amounts to racial profiling. How would you answer that?

Mr. Lefebvre: There is no racial profiling. However, the place from which you are coming, regardless of your race, may be a factor. There may be other factors as well, but the factors are not based on race or religion. Mr. Connolly may want to expand on this.

Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Customs Branch, Canada Customs and Revenue: Certainly, I will not disclose all of the techniques that we use, but origin is definitely a factor when looking at source countries for narcotics and other contraband, or illegal immigrants and terrorists, could be from a particular country. The way they travel, the way they purchase their ticket, with whom they travel — those are some of the factors that come into play.

Senator Banks: I do not want you to tell us any factors beyond dealing with the question of racial profiling.

Mr. Connolly: Race and religion are not factors we use. They are not in our criteria anywhere. In the past we have been asked to share our criteria or elements of our criteria with the Human Rights Commission. We have done so to satisfy any concerns they might have that we are targeting on the basis of race, religion or any ethnicity, and we are not.

Senator Banks: Therefore, somebody coming here from a country of interest, regardless of how they look, who they worship and what colour they are, will receive the same initial interest on the basis of their point of embarkation?

Mr. Connolly: It is never one factor. It is usually a combination of factors but, yes, country of origin would be a factor.

Senator Forrestall: I have many questions. I do not understand half the acronyms that you use. Can we see a copy of an application form for these two principal programs so that we might be aware of what you ask or who does the checking?

Mr. Lefebvre: For NEXUS, it is travellers. There is an application form for travellers that has been devised jointly with the U.S. We have instructions on how to do this. It can be done on the Internet. At the end of the process, we call you for an

d'identifier les voyageurs à risque élevé et nous transmettons cette information à nos collègues dans la mesure où elle peut leur être utile pour accomplir leur travail.

Le sénateur Banks: Vous dites que vous identifiez des voyageurs à risque élevé qui arrivent en Amérique du Nord d'ailleurs et qui traversent la frontière entre nos deux pays. Je ne vous demanderai pas comment vous vous y prenez; je suis sûr qu'il y a des tas de moyens d'y arriver. Cependant, bien des gens affirment qu'entre autres moyens, on se sert de profils raciaux. Que répondriez-vous à cela?

M. Lefebvre: Nous n'avons pas recours aux profils raciaux. Toutefois, le lieu d'origine, indépendamment de la race, peut être un facteur. D'autres facteurs peuvent aussi entrer en jeu mais ils ne sont pas fondés sur la race ou la religion. M. Connolly voudra peut-être ajouter quelque chose.

M. Mark Connolly, directeur général, Direction de la contrebande et des services de renseignements, Direction générale des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada: Il va de soi que je ne divulguerai pas toutes les techniques que nous employons, mais l'origine est certainement un facteur lorsque nous examinons des pays sources en vue de stopper l'exportation de stupéfiants ou d'autres produits de contrebande, l'immigration illégale et le terrorisme. En ce qui a trait aux individus suspects, nous examinons la façon dont ils voyagent, dont ils achètent leurs billets, avec qui ils voyagent, ce sont là autant de facteurs pris en compte.

Le sénateur Banks: Je ne veux pas que vous nous parliez de ces facteurs. Tenez-vous en à la question des profils raciaux.

M. Connolly: La race et la religion ne sont pas des facteurs que nous employons. Ils ne font pas partie de nos critères. Dans le passé, on nous a demandé de communiquer nos critères ou certains éléments de nos critères à la Commission des droits de la personne. Nous l'avons fait pour apaiser toute préoccupation que la Commission aurait pu avoir et affirmer que nous ne faisons pas de ciblage fondé sur la race, la religion ou l'ethnicité.

Le sénateur Banks: Par conséquent, toutes les personnes qui entrent ici en provenance d'un pays d'intérêt subiraient initialement le même examen en fonction de leur point d'embarquement, indépendamment de leur apparence, de leurs croyances religieuses et de leur couleur?

M. Connolly: Il n'y a jamais un seul facteur en cause. C'est habituellement une combinaison de facteurs mais oui, le pays d'origine pourrait en être un.

Le sénateur Forrestall: J'ai de nombreuses questions. Je ne comprends pas la moitié des acronymes que vous utilisez. Puis-je voir un exemplaire d'une formule de demande pour les deux programmes principaux pour que nous sachions quelles questions vous posez ou qui effectue la vérification?

M. Lefebvre: Le programme NEXUS s'adresse aux voyageurs. Il existe une formule de demande destinée aux voyageurs qui a été conçue en collaboration avec les États-Unis. Nous avons des directives sur la façon de procéder. Les personnes intéressées

interview at an enrolment centre. You have a final face-to-face interview, and you have the taking of two digits for NEXUS that are processed for security checks.

Senator Forrestall: Do not waste your time with me.

Mr. Lefebvre: For the FAST process, I will provide you with the application. The FAST process involves any of three kinds of participants — the importer, the carrier and the driver. You have three potential sources of risk.

Senator Forrestall: Not the seller?

Mr. Lefebvre: No. We approve the importer. There are two requirements for the importer. We want to be satisfied that importers will meet their customs obligations. We want them to have books and records, because we will not check every shipment. However, we want to know at the end of the month that they fully and properly report to meet all their customs obligations. We have to approve them, and verify that their track record in meeting customs obligations is high. WE also ask importers to be approved for our Partners in Protection Program. We require them to have some security standards within their organization with respect to the recruitment and training of personnel, physical security, and control of inventory that will meet high standards. That is necessary to approve the importer.

The carrier is similar. We want to ensure their books and records are such that they can properly meet their customs obligations; and we also ask the carriers to have a level of security in respect of the way they control their inventory, their vehicles, the recruitment of their staff and so on to provide for a high level of security.

Finally, there is the driver. The approval for the driver is very similar, if not identical, to the NEXUS application. There are some small differences, however, and we will provide the committee with the application forms.

Senator Forrestall: I was not encouraged by your comments about the away-from-the-border clearance. Is there a particular problem with that? Is it something as simple as space, or organization of highways or railways for that type of pre-clearance?

Mr. Lefebvre: It is important to mention that it is not necessarily a panacea to have the right to do your customs work on the other side. However, in some locations, such as small ports, it would be advantageous if we could put the building on one side or the other. It can be advantageous for health and safety. At major ports, you can have some urban developments on one side that prevent expansion of a proper plaza and so on. From an operational perspective, it would be advantageous to have a legal framework to enable us to work on the American side

peuvent remplir le formulaire sur Internet. À la fin du processus, les demandeurs se sont convoqués à une entrevue à un centre d'inscription. Il y a donc en bout de ligne une dernière entrevue en personne et on prélève deux empreintes digitales qui font l'objet de vérifications de sécurité.

Le sénateur Forrestall: Ne perdez pas votre temps avec moi.

M. Lefebvre: Pour le programme EXPRES, je vais vous fournir la demande. Ce programme vise trois groupes de participants: les importateurs, les transporteurs et les chauffeurs. Il y a trois sources de risque potentiel.

Le sénateur Forrestall: Pas les vendeurs?

M. Lefebvre: Non. Nous approuvons les importateurs. Ces derniers doivent se soumettre à deux exigences. Nous voulons être sûrs qu'ils respectent leurs obligations douanières. Nous voulons qu'ils aient des livres et des dossiers en règle car nous ne voulons pas inspecter toutes les expéditions commerciales. Cependant, nous voulons savoir à la fin du mois qu'ils ont dûment présenté les documents requis pour satisfaire à leurs obligations douanières. Nous devons les approuver et nous vérifions que leur niveau d'observance de leurs obligations douanières est élevé. Nous leur demandons également d'être approuvés pour notre programme Partenaires en protection. Nous exigeons d'eux qu'ils appliquent certaines normes de sécurité très élevées au sein de leur organisation en ce qui a trait au recrutement et à la formation du personnel, à la sécurité des installations matérielles et au contrôle de l'inventaire. Tout cela est exigé avant que nous approuvions un importateur.

Pour les transporteurs, le processus est semblable. Nous voulons être sûrs que leurs livres et leurs dossiers leur permettent de respecter adéquatement leurs obligations douanières. Nous leur demandons également d'assurer un niveau de sécurité élevé en matière de contrôle de l'inventaire, de leur parc de véhicules, du recrutement de leurs effectifs, etc., pour garantir un environnement des plus sécuritaires.

Enfin, il y a les chauffeurs. L'approbation des chauffeurs se fait selon un processus très similaire, sinon identique, à celui appliqué pour NEXUS. Il y a certaines différences minimes toutefois, et je m'engage à fournir au comité les formules de demande.

Le sénateur Forrestall: Je n'ai pas été encouragé par vos observations au sujet du dédouanement ailleurs qu'à la frontière. Existe-t-il un problème particulier à cet égard? S'agit-il de quelque chose d'aussi simple que l'espace ou l'organisation des autoroutes ou des voies ferroviaires pour assurer ce genre de préautorisation?

M. Lefebvre: Il convient de mentionner que ce n'est pas une panacée pour les services douaniers que d'être autorisés à travailler de l'autre côté de la frontière. Toutefois, dans certains endroits, comme les petits ports, il serait avantageux pour nous de pouvoir construire un édifice d'un côté ou de l'autre. Ce peut être utile pour des motifs de santé et de sécurité. Dans les grands ports, il existe des agglomérations urbaines d'un côté qui interdisent toute expansion pour constituer un Complexe adéquat. Dans une perspective opérationnelle, il serait avantageux que notre cadre

and vice versa, or to have both located on one side or the other because of infrastructure and other reasons.

We have that very thing with airports, which is convenient for us. When you want to go to the U.S., you have U.S. pre-clearance at immigration and customs in our airports in Canada.

We have developed a legal framework, where U.S. customs officers can do customs and immigration pre-clearance in Canada. The U.S. does not want the same framework to apply at the land border. For example, for arrest or seizure, they want full powers that would permit them to work in Canada as if they were in the U.S., whereas our air Preclearance Act forces the U.S. to work with Canadian authorities. Some of those procedures were turned over to Canadians because of Charter issues or sovereignty issues. It is quite different when the U.S. wants to have full authority to work in Canada as if they were in the U.S., for instance, to arrest a Canadian without any recourse or protection whatsoever, and to bring them to the States.

We have encountered some difficult legal issues, which have not yet been overcome.

Senator Forrestall: Has that authority not been extended?

Mr. Lefebvre: No.

Senator Forrestall: A U.S. customs officer may not carry a gun or arrest someone and hold him or her? They must use Canadian authority, that is, an RCMP or special constable.

Mr. Lefebvre: In the airport model, that is the case. It can be Canada Customs, but it must be a Canadian authority.

Senator Forrestall: There is no problem there, because there are peace officers and police officers there, so there is a competent police authority. However, there would not necessarily be at the border.

I see that you have problems. You are trying to work them out and do so without giving away too much. The problems that flow from that, I would think, would be horrendous.

Am I right that nothing is put in place until both Canada and the United States agree?

Mr. Lefebvre: Correct.

Senator Forrestall: Are we putting these ideas forward on our own, or is the United States also putting forth ideas? Are we adopting some of their suggestions and they some of ours?

juridique nous permette de travailler du côté américain, et vice versa, ou encore que nos deux services soient logés d'un côté ou de l'autre de la frontière pour des raisons d'infrastructure ou autres.

Nous le faisons déjà dans les aéroports, ce qui est très commode. Lorsque vous voulez vous rendre aux États-Unis, vous pouvez bénéficier d'un dédouanement préalable de la part des services douaniers et d'immigration dans nos aéroports, au Canada.

Nous avons élaboré un cadre juridique autorisant les agents des douanes américains à effectuer un tel prédédouanement au Canada. Les États-Unis ne souhaitent pas appliquer le même cadre à la frontière terrestre. Par exemple, en matière d'arrestations et de saisies, les Américains veulent exercer leurs pleins pouvoirs; ils veulent être autorisés à travailler au Canada comme s'ils étaient aux États-Unis. Toutefois, la Loi canadienne sur le précontrôle oblige les autorités américaines à travailler avec les autorités canadiennes. Certaines de ces procédures ont été confiées aux Canadiens en raison de problèmes liés à la charte ou à la souveraineté. Lorsque les Américains veulent être autorisés à travailler au Canada comme s'ils étaient aux États-Unis; par exemple, pouvoir arrêter un Canadien sans lui offrir quelque recours ou protection que ce soit et l'amener aux États-Unis, c'est une autre paire de manches.

Nous avons donc rencontré dans ce dossier des difficultés juridiques qui n'ont pas encore été surmontées.

Le sénateur Forrestall: Ce pouvoir ne leur a pas été accordé?

M. Lefebvre: Non.

Le sénateur Forrestall: Un agent des douanes américain n'est pas autorisé à porter une arme ou à arrêter qui que ce soit et à le garder en détention? Il doit passer par l'entremise des autorités canadiennes, c'est-à-dire par un agent de la GRC ou un gendarme auxiliaire.

M. Lefebvre: Dans le contexte des aéroports, c'est le cas. Ce peut être un agent de douanes du Canada, mais il faut que ce soit une autorité canadienne.

Le sénateur Forrestall: Cela ne cause aucun problème car il y a là des agents de la paix et des agents de police; autrement dit, des autorités policières compétentes. Cependant, cela ne serait pas nécessairement le cas à la frontière.

Je constate qu'il existe des problèmes. Vous essayez de les aplanir et ce, sans trop céder de terrain. Advenant que nous cédions sur ce point, les problèmes qui s'ensuivraient seraient à mon avis horribles.

Est-il exact qu'aucun mécanisme ne peut être mis en place sans l'assentiment du Canada et des États-Unis.

M. Lefebvre: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Le Canada avance-t-il des idées, comme les États-Unis? Adoptons-nous certaines des suggestions des Américains et vice versa?

Mr. Lefebvre: It is very much a joint process. We now have working groups trying to resolve just about any issue that surfaces. I think that the problems are common and the solutions are also joint solutions.

You will recall that very shortly after 9/11, both the president and the Prime Minister stated that they wanted to ensure security and economic security. When FAST was opened late last year, the Prime Minister and the president met to open the program in Detroit. There again, they stated that they were determined to keep the border safe but open.

The challenge is the same on both sides of the border, so we are working towards joint solutions.

Senator Forrestall: Are you happy with the relationship?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Forrestall: Can I ask you several questions, including one that has been bothering me for three or four weeks now? You will recall we had a major drug interception in the port of Halifax, coincident with half of the cabinet being there to receive money to enhance this kind of work on the scene. Could you tell me just who found those drugs?

I am talking about this debate between organized labour in the port of Halifax and the four or five different groups that want to claim credit.

Mr. Lefebvre: The container was targeted before it arrived.

Senator Forrestall: You knew it was going to be there. Yes or no?

Mr. Lefebvre: Pardon me?

Senator Forrestall: Did you?

Mr. Lefebvre: It was targeted, because we had information that this was a high-risk container before it arrived.

Senator Forrestall: You knew when it was going to be there?

Mr. Lefebvre: Yes, and when it was there, it was examined.

Senator Forrestall: It was very convenient to have everyone there to take the credit for it.

Mr. Lefebvre: You are implying that this was a planned event. Nothing could be further from the truth.

Senator Forrestall: It is quite coincidental that the four or five ministers and their staff were there.

Mr. Lefebvre: We do major seizures all the time. It just happened it was in Halifax at that time.

Senator Forrestall: Thank God you do. I am not debating that. I just wonder how we could have such a controversy arise over that issue.

M. Lefebvre: C'est véritablement un processus conjoint. Nous disposons maintenant de groupes de travail qui tentent de résoudre à peu près tous les problèmes qui font surface. À mon avis, les problèmes sont communs et les solutions sont aussi communes.

Vous vous souviendrez que peu de temps après le 11 septembre, le président et le premier ministre ont tous deux déclaré qu'ils voulaient garantir à la fois la sécurité des citoyens et la sécurité économique. Lorsque EXPRES a été inauguré à la fin de l'année dernière, ils se sont rencontrés pour donner le coup d'envoi au programme à Detroit. A cette occasion, ils ont réaffirmé qu'ils étaient déterminés à garder la frontière ouverte, mais sûre.

Le défi est le même des deux côtés de la frontière, et c'est pourquoi nous recherchons des solutions communes.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous satisfait de vos rapports?

M. Lefebvre: Oui.

Le sénateur Forrestall: Puis-je vous poser plusieurs questions, dont l'une me tarabuste depuis trois ou quatre semaines? Vous vous souviendrez qu'il y a eu une importante saisie de stupéfiants au port de Halifax, qui a coïncidé avec la présence de la moitié du Cabinet là-bas pour recevoir des fonds afin de promouvoir ce genre d'effort sur le terrain. Pouvez-vous me dire qui, au juste, a trouvé ces stupéfiants?

Je fais référence au débat entre les employés syndiqués au port de Halifax et les quatre ou cinq groupes différents qui veulent tirer crédit de ce coup d'éclat.

M. Lefebvre: Le conteneur était ciblé avant son arrivée.

Le sénateur Forrestall: Vous saviez qu'il allait être là, oui ou non?

M. Lefebvre: Pardon?

Le sénateur Forrestall: Le saviez-vous?

M. Lefebvre: Il était ciblé parce que nous avions reçu, avant son arrivée, des renseignements selon lesquels il s'agissait d'un conteneur à risque élevé.

Le sénateur Forrestall: Vous saviez quand il arriverait?

M. Lefebvre: Oui, et à son arrivée, il a été examiné.

Le sénateur Forrestall: Il était bien commode que tout le monde soit là pour s'en attribuer le mérite.

M. Lefebvre: Vous laissez entendre que c'était un événement planifié. Rien ne saurait être plus faux.

Le sénateur Forrestall: Quelle coïncidence que quatre ou cinq ministres et leur entourage aient été sur place.

M. Lefebvre: Nous effectuons constamment des saisies importantes. Il se trouve simplement que cela s'est produit à Halifax à ce moment-là.

Le sénateur Forrestall: Et c'est tant mieux. Je ne conteste pas cela. Je me demande seulement comment il se fait qu'une telle controverse a surgi à ce sujet.

In any event, it was targeted. That is what interests me. Was that a direct result of the exchange of information with our United States counterparts, or British or other intelligence agencies with which we share information? What country did we receive that information from, or was it from other sources?

Mr. Lefebvre: I know that it was targeted before it arrived. Frankly, I do not have the information that you are asking. I do not know, Mr. Connolly was away.

Senator Forrestall: If you cannot tell me, that is fine. I just wondered whether it was an international police organization or whether it was Canadian intelligence services abroad or some other means.

Mr. Lefebvre: We do exchange information with other customs and other organizations around the world; that is our business. Therefore, any information we can receive that will help us, and we help other customs' administrations, as well. When we have useful information, we will share it with other customs administrations.

Senator Forrestall: Do we share information with countries that do not share with us?

Mr. Lefebvre: With many countries, we have mutual assistance agreements that enable us in a very organized way to help each other do our jobs. If we did not have that sort of arrangement with other organizations, people could easily get around us. We have the necessary agreements in place with other customs administrations around the world to exchange information, to do our job better.

Senator Forrestall: This was a customs targeting; it was not CSIS or some other organization?

Mr. Lefebvre: When other law enforcement agencies have information about a shipment or a person enroute to Canada, they will share that information with us. We have the systems in place now to alert our front line to the potential arrival of such a shipment or person. We have very good tools to bring to the front lines, so we do intercept those people and shipments.

Senator Forrestall: Is there enough money being invested in this type of help?

Mr. Lefebvre: In recent years, we have invested on a number of fronts. I am sure Mr. Warren can add to this. I will say that, at our front line at all airports, every customs officer in a PIL, or primary inspection line booth, has a passport reader. We then have the systems to indicate whether that person should be referred to secondary as high-risk. We have made quite a few investments in technology and systems.

Quoi qu'il en soit, le conteneur était ciblé. C'est ce qui m'intéresse. Était-ce le résultat direct d'un échange d'information avec nos homologues américains ou britanniques, ou avec d'autres services de renseignements avec lesquels nous partageons de l'information? Quel pays nous a fourni le renseignement? Ou provenait-il d'autres sources?

M. Lefebvre: Je sais que le conteneur était ciblé avant son arrivée. À vrai dire, je n'ai pas la réponse à votre question. Je ne le sais pas, M. Connolly était absent.

Le sénateur Forrestall: Si vous ne pouvez pas me répondre, pas de problème. Je me demandais seulement si c'était une organisation policière internationale ou les services de renseignements canadiens à l'étranger qui nous avait fourni l'information ou si elle nous était parvenue par d'autres moyens.

M. Lefebvre: Nous échangeons des renseignements avec d'autres services de douanes et d'autres organisations partout dans le monde; c'est notre travail. Par conséquent, nous exploitons toute information que nous recevons et nous aidons d'autres services des douanes. Lorsque nous disposons de renseignements utiles, nous les partageons avec d'autres services des douanes.

Le sénateur Forrestall: Partageons-nous des renseignements avec des pays qui n'en partagent pas avec nous?

M. Lefebvre: Nous avons des ententes d'assistance mutuelle avec de nombreux pays, ce qui nous permet de nous aider réciproquement à faire notre travail, de façon très organisée. En l'absence de tels arrangements avec d'autres organisations, les trafiquants pourraient facilement nous déjouer. Nous avons des ententes de partage d'information essentielle avec d'autres services douaniers dans le monde, ce qui nous permet de mieux faire notre travail.

Le sénateur Forrestall: Ce sont donc les services douaniers qui ont fait le ciblage; ce n'était pas le SCRS ou une autre organisation?

M. Lefebvre: Lorsque d'autres agences d'application de la loi ont des renseignements au sujet d'une expédition ou d'une personne en route pour le Canada, ils les partagent avec nous. Nous avons à l'heure actuelle des systèmes qui alertent les services de première ligne de l'arrivée potentielle de livraisons ou de personnes suspectes. Nous avons d'excellents outils pour aider les douaniers sur la ligne de front, ce qui nous permet d'intercepter ces personnes et ces livraisons.

Le sénateur Forrestall: Investit-on suffisamment dans ce type d'aide?

M. Lefebvre: Ces dernières années, nous avons investi sur un certain nombre de fronts. Je suis sûr que M. Warren pourra ajouter à mes explications. Je peux vous dire, pour ma part, que sur la ligne de front, dans tous les aéroports, chaque douanier qui travaille dans une guérite de la ligne d'inspection primaire a un lecteur de passeport. Nous disposons aussi d'un système qui nous indique si la personne devrait être renvoyée à une deuxième ligne d'inspection si elle présente un risque élevé. Nous avons donc fait passablement d'investissements dans la technologie et dans divers systèmes.

Mr. Earle Warren, Director General, Major Projects Design and Development Directorate, Customs Branch, Canada Customs and Revenue: We had the Customs Action Plan, which preceded 9/11, which resulted in additional funding in excess of \$100 million. In last year's budget, there was more than \$400 million for customs to invest in technology and in additional resources that are dedicated to this.

Senator Forrestall: I have to chuckle when you are talking about speeding things up. I do not know how you speed things up between Calais and St. Stephen unless you build another bridge. How many other similar places where a lot of the problems are physical, there is limited space coming into a funnel, and the funnel in this case being the main street of St. Stephen? They are backed up to the Irving Oil Station two and a half miles away, and you wonder if there is an accident.

Is that type of problem a common one?

Mr. Lefebvre: The border infrastructure fund is another area in which work must be done. For customs and immigration processes, that is just one issue that must be addressed. However, you are quite right, in many areas infrastructure is quite important if we want to be really successful. The recent joint announcement by the Prime Minister and Premier Eves to invest \$300 million in Windsor is indicative of the fact that a bridge is a bridge wherever and can be a bottleneck. It is the same thing with highways.

Senator Forrestall: We could consider spending joint funds with our American friends to relieve part of this.

Mr. Lefebvre: Yes, in the Windsor area, it is a good example. There is a binational process in place, knowing there is no point in connecting a bridge with a major highway in Canada if it just dumps trucks in downtown Detroit. It is a joint bilateral process that we hope will resolve the situation globally.

Senator Day: Just following up with respect to my colleague, Senator Forrestall's question in regard to the Calais-St. Stephen border crossing, you said that that would be one of the border crossings where you anticipate having a single joint point of checking.

The parties on both the U.S. and Canada sides, the Canadian side have agreed on where the bridge should be. I hope that in their planning process they also know they only need one checking point instead of two. You may want to make sure that that information is communicated to them. I will do likewise when I am talking to them. That is an important bit of information that they should have.

M. Earle Warren, directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration de grands projets, Direction générale des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada: Dans le contexte du plan d'action des douanes, qui était en vigueur avant le 11 septembre, nous avons reçu des fonds supplémentaires de plus de 100 millions de dollars. Dans le budget de l'an dernier, plus de 400 millions ont été confiés à l'Agence des douanes aux fins d'investissement dans la technologie et dans des ressources supplémentaires.

Le sénateur Forrestall: Je ne peux m'empêcher de me marrer doucement lorsque vous parlez d'accélérer les choses. Je ne sais pas comment vous pourrez accélérer les choses entre Calais et St. Stephen à moins de construire un autre pont. Combien d'autres endroits sont aux prises avec des problèmes physiques, où l'on passe d'un espace limité à un entonnoir, l'entonnoir en l'occurrence étant la rue principale de St. Stephen? La circulation refoule jusqu'à la station d'essence Irving à deux milles et demi de là, et on se demande toujours s'il y a eu un accident.

Ce type de problème est-il commun?

M. Lefebvre: Le fonds de l'infrastructure frontalière est un autre domaine où il y a du travail à faire. En ce qui a trait au processus de l'immigration, ce n'est qu'un des problèmes qu'il faut régler. Cela dit, vous avez raison, à bien des endroits, il est de la plus haute importance de régler les problèmes d'infrastructure si nous voulons que nos efforts soient couronnés de succès. L'annonce qu'ont fait récemment le premier ministre Chrétien et le premier ministre Eves d'investir 300 millions de dollars à Windsor illustre bien le fait qu'un pont est un pont, peu importe où il se trouve, et qu'il peut constituer un goulot d'étranglement. C'est la même chose avec les autoroutes.

Le sénateur Forrestall: On pourrait envisager des dépenses conjointes avec nos amis américains pour atténuer une partie du problème.

M. Lefebvre: Oui, et la région de Windsor est un bon exemple. Il existe là-bas un processus binational, et nous savons fort bien qu'il est inutile de relier un pont à une grande autoroute au Canada si les camions se retrouvent coincés au centre-ville de Detroit. Nous espérons résoudre le problème dans son ensemble grâce à un effort bilatéral conjoint.

Le sénateur Day: Pour faire suite à la question de mon collègue, le sénateur Forrestall, au sujet du poste frontière Calais-St. Stephen, vous avez dit que ce serait là l'un des endroits où vous prévoyez qu'il n'y aurait qu'un seul point de vérification commun.

Les deux parties en cause, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont convenu de l'emplacement du futur pont. J'espère qu'au cours du processus de planification, elles auront pris en compte le fait qu'un seul poste de vérification est nécessaire, et non deux. Il faut s'assurer que cette information est bien communiquée aux autorités américaines. Personnellement, c'est un point que je signalerai lorsque je m'entretiendrai avec mes collègues américains. C'est un élément d'information important qu'ils devraient avoir.

Mr. Lefebvre: There is a river. Therefore, since we do not have the legal authority to work on the U.S. side, I am not sure about the point you want to make that we should be together.

Senator Day: Did you not say that in your remarks here today?

Mr. Lefebvre: No.

Senator Day: Will you not have a joint checking point that is combined Canada-U.S.?

Mr. Lefebvre: Not at that location because there is a river in between the two places. The joint ports that we have are normally on the land borders where you can build two buildings and join them together. Physically you put a glass in between the two.

Senator Day: Your brief says that Canada and the U.S. have "agreed to consider the following locations for joint or shared facilities pending the outcome of feasibility studies: St. Stephen, NB/Calais, ME." Are you just learning that there is a river between the two now? I am glad you came here. That is the one where Champlain stayed in 1604 and lost all his men on the island. That, of course, is another story.

Maybe you could check into that. We would be quite interested because it is a huge bottleneck for the entire Maritime province north-south trade between Canada and the United States. As Senator Forrestall has pointed out, it is very important to us.

I would like to ask you how trade generally is between Canada and the United States at all the border crossings. I am thinking primarily of trucking at this time. Are we back to roughly the same level of delays pre-September 11, 2001, now?

Mr. Lefebvre: I am pleased to report that, yes, for some time the traveller traffic was lower. Trucks have been roughly at the same place for some time now, but passenger traffic was still lower. However, overall we are basically where we were before, globally, but there are several major crossings where travelling passengers are quite a bit down. That is case for maybe two crossings.

Senator Day: The objective is obviously as trade increases to allow for a freer, faster flow of trade back and forth, having always in mind the importance of security for both parties.

Mr. Lefebvre: Absolutely.

Senator Day: Referring to the shipping container security — I cannot remember the name of your acronym or trademark for the gamma ray devices you are putting into all of the ports — did you tell us about that? Will that increase the number of containers that you will be able to target without slowing down the processing of those containers?

M. Lefebvre: Il y a une rivière. Étant donné que nous ne sommes pas habilités à travailler du côté américain, je ne suis pas sûr de comprendre où vous voulez en venir lorsque vous dites que nous devrions travailler ensemble.

Le sénateur Day: N'est-ce pas ce que vous avez dit dans vos observations ici aujourd'hui?

M. Lefebvre: Non.

Le sénateur Day: Il n'y aura pas de poste de contrôle commun où seraient combinés les services canadiens et américains?

M. Lefebvre: Pas à cet endroit car une rivière sépare les deux villes. Les postes de contrôle communs se trouvent habituellement le long de la frontière terrestre, là où nous pouvons construire deux immeubles et les réunir. Physiquement, on installe une paroi de verre entre les deux.

Le sénateur Day: D'après votre mémoire, il semble que les États-Unis et le Canada se sont entendus pour envisager des installations communes à divers endroits dont St. Stephen (N.-B.)/Calais (ME), à l'issue d'études de faisabilité. Venez-vous tout juste d'apprendre qu'une rivière coule entre ces deux villes? Je suis heureux que vous soyez venu ici. C'est l'endroit où Champlain s'est arrêté en 1604 et il a perdu tous ses hommes sur l'île. Mais c'est une autre histoire.

Vous pourriez peut-être vérifier cela. Ce dossier nous intéresse tout particulièrement car dans cette province de l'Atlantique, les échanges nord-sud entre le Canada et les États-Unis souffrent d'un énorme goulot d'étranglement. Comme le sénateur Forrestall l'a mentionné, c'est très important pour nous.

Je voudrais savoir quelle est la situation générale des échanges entre le Canada et les États-Unis à tous les postes frontaliers. Je pense particulièrement au camionnage. Pour ce qui est des délais, sommes-nous revenus approximativement au même niveau qu'avant le 11 septembre 2001?

M. Lefebvre: Je suis heureux de vous répondre que c'est le cas. Pendant un certain temps, le trafic voyageur avait diminué. Le camionnage est revenu au même niveau qu'avant depuis un bon bout de temps déjà, mais le trafic voyageur demeurerait faible. De façon générale, toutefois, nous sommes essentiellement revenus à notre niveau d'avant septembre, même si à plusieurs grands postes frontières le trafic voyageur demeure un peu en deçà de ce qu'il était. C'est le cas de deux postes frontières.

Le sénateur Day: L'objectif est évidemment de permettre une circulation plus libre et plus rapide des échanges entre les deux pays, tout en gardant toujours à l'esprit l'importance de la sécurité pour les deux parties.

M. Lefebvre: Absolument.

Le sénateur Day: En ce qui concerne la sécurité des conteneurs, je ne me souviens pas de l'acronyme ou de la marque de l'appareil à rayon gamma que vous envisagez d'installer dans tous les ports. N'en avez-vous pas parlé? Cette initiative va-t-elle contribuer à augmenter le nombre de conteneurs qui seront ciblés sans pour autant en ralentir l'examen?

Mr. Lefebvre: Indeed it will. I did not mention any numbers, but it is much easier to process a container through a scanner than to either open it on the dock or to transport it to a warehouse, where it is opened and de-stuffed. It applies equally well to full and empty containers, because empty containers can have some places in them that have been built to conceal contraband. The scanners will enable us to look through into many more containers than we ever did before.

Senator Day: If we define efficiency as an increase in the number of containers scanned per unit of time, do you have any records that you can share with us with respect to the ports where you now have the gamma radiation equipment in place versus what it was previously? My understanding was it was about 1.5 per cent to 2.5 per cent of the containers.

Mr. Lefebvre: Traditionally in our ports we had what we call a "tailgate examination," where we would open the back of the container on the port and send the dog up top or make a visual inspection or use some instruments. In some cases, we would fully unload the container after taking it to the warehouse. Few than 1 per cent of the cases at ports required full unloading, and possibly twice that amount for tailgate inspections.

Now the VACIS machine can scan a container in five seconds, so as containers come down we can target a larger number. You have to handle the container to put it in the place where the VACIS machine will scan, but it is a minimal imposition compared with traditional methods.

Of course, the scanner can lead you to want to unload a number of containers. It is not a guarantee that that container can go because depending on what you see you may want to refer it for de-stuffing or unloading, but the process will be more efficient because we will only unload when there is a good reason.

Senator Day: What percentage of containers do you think will be inspected now?

Mr. Lefebvre: Our containers arrived in Halifax. It has only been in place a few weeks. We will have to build our expertise in that domain. I know there will be more. Right now the division is, on average, 1 per cent full unloading, 2 per cent tailgate, with this maybe we can hit 6 per cent.

Senator Day: Is it too soon for you to give me an indication of what you have learned thus far?

Mr. Lefebvre: We would probably be able to scan 100 containers a day, whereas, when you do the full unloading you check perhaps a handful.

M. Lefebvre: En effet. Je n'ai pas mentionné de chiffres, mais il est beaucoup plus facile d'examiner un conteneur avec un système de balayage que de l'ouvrir sur le quai ou de le transporter dans un entrepôt pour qu'il y soit ouvert ou vidé. Cela s'applique également aux conteneurs pleins et vides car il peut arriver que dans des conteneurs vides, on ait construit des logements pour cacher des produits de contrebande. Les appareils de balayage nous permettront d'examiner le contenu d'un plus grand nombre de conteneurs que jamais auparavant.

Le sénateur Day: Si l'on définit l'efficacité comme une augmentation du nombre de conteneurs vérifiés par balayage par unité de temps, avez-vous des données que vous pourriez nous communiquer au sujet des ports où vous employez maintenant des appareils à rayon gamma par rapport à ce qui se passait auparavant? Je crois savoir que l'on examinait environ 1,5 à 2,5 p. 100 des conteneurs.

M. Lefebvre: Traditionnellement, dans les ports, on effectuait ce que l'on appelle une inspection par l'arrière, c'est-à-dire qu'on ouvrait l'arrière du conteneur au port et que l'on y faisait entrer un chien ou encore, on faisait une inspection visuelle ou on utilisait certains instruments. Dans certains cas, on vidait entièrement le conteneur après l'avoir transporté dans un entrepôt. Moins de 1 p. 100 des conteneurs exigeaient d'être vidés entièrement, et peut-être deux fois plus dans le cas des inspections par l'arrière.

Maintenant, un appareil VACIS peut balayer un conteneur en cinq secondes, de sorte qu'à mesure qu'ils arrivent, nous pouvons en cibler un plus grand nombre. Il faut toutefois transporter le conteneur à un endroit où l'appareil peut être utilisé, mais c'est là un inconvénient minime si on compare cela aux méthodes traditionnelles.

Évidemment, cet appareil peut nous inciter à vouloir vider un nombre accru de conteneurs. Ce n'est pas une garantie qu'un conteneur pourra poursuivre son chemin. Dépendant de ce que l'on verra, on voudra peut-être l'acheminer ailleurs pour qu'il soit vidé. Toutefois, le processus sera beaucoup plus efficient car nous allons procéder à un déchargement uniquement lorsque nous avons de bonnes raisons de le faire.

Le sénateur Day: Quel pourcentage de conteneurs pensez-vous pouvoir inspecter maintenant?

M. Lefebvre: Nos conteneurs arrivent à Halifax. Or, ces unités mobiles de balayage sont en place depuis quelques semaines seulement. Il nous faudra accroître notre expertise dans ce domaine. Je sais que nous pourrons en examiner davantage. À l'heure actuelle, la moyenne est la suivante: 1 p. 100 des conteneurs sont entièrement vidés, 2 p. 100 font l'objet d'une inspection par l'arrière et grâce à ces appareils, nous pourrons sans doute atteindre les 6 p. 100.

Le sénateur Day: Est-il trop tôt pour que vous me donniez une idée des conclusions que vous avez tirées jusqu'à maintenant?

M. Lefebvre: Nous pourrons sans doute examiner 100 conteneurs par jour alors que lorsqu'on procède à un déchargement complet, on ne peut le faire que pour une poignée de conteneurs.

Senator Day: Is it a matter of money? Do you need more of these machines in each port so that you could do this job the way you would like to do it?

Mr. Lefebvre: We bought 11 that will be delivered over the next few months. We will have two of these machines Montreal because of the size of the port. We will have three in Vancouver because they have three different terminals.

Senator Forrestall: If you do not put three in Halifax, there will be war. We are bigger than Montreal.

Mr. Lefebvre: I am totally in agreement with your request, senator, if the Port of Halifax purchases one of the machines. The Port of Vancouver has bought its own VACIS machine. I believe Halifax will have two machines, but we will also have two in southern Ontario, as I mentioned. For the moment, we feel that we are well equipped with 11 mobile machines. We also bought the pallet scanners. In terms of heavy-duty equipment, we are well positioned for the near future.

Senator Meighen: Have you done any sensitivity studies to determine, in a perfect world, what would be the optimum percentage? The optimum percentage would theoretically be 100 per cent to scan; is that correct?

Mr. Lefebvre: Our whole purpose is to have a Smart Border and to use risk management. For instance, I will return to the subject of the trucks for a moment. We ask importers who want to be approved for FAST to control their inventory, the manpower they hire and to have procedures to protect their physical plant. If you want to have VACIS on every truck, that is not working smartly. Even if it is easier to scan a truck, there is still the cost of manpower for the clients and for us. There is a point when you do some risk management where the risk is so low that any procedure is not necessary.

For instance, we have major automobile and automobile parts manufacturers here. Once they are partners with us in controlling the security procedures, to require every truck to undergo a scanning procedure would be an unnecessary imposition. It would be the same for containers. We conduct risk assessments and have knowledge of what may be a high or even medium risk. To scan more, might be scanning very low risk.

Senator Meighen: That is my question. What is that level, 10 per cent, 8 per cent?

Mr. Lefebvre: In addition to scanning or examining high risk, we examine medium risk. We also examine containers at random that we have not targeted in all loads. From our experience, there is a point where you know whether it is worth going further or whether it is more or less futile. You can always say it is possible, but we are working in the art of risk management. We are not

Le sénateur Day: Est-ce une question d'argent? Avez-vous besoin d'un plus grand nombre de ces appareils dans chaque port pour pouvoir faire un travail optimal?

M. Lefebvre: Nous en avons acheté onze, qui nous seront livrés au cours des prochains mois. Deux seront affectés à Montréal compte tenu de l'envergure de ce port et trois autres à Vancouver puisqu'il y a là trois terminaux différents.

Le sénateur Forrestall: Si vous n'en installez pas trois à Halifax, il y aura une guerre. Le port de Halifax est plus gros que celui de Montréal.

M. Lefebvre: Je suis tout à fait d'accord pour vous donner satisfaction, sénateur, si le port de Halifax achète l'un des appareils. Le port de Vancouver a acheté ses propres unités mobiles VACIS. Je pense que Halifax aura deux appareils, mais il y en aura aussi deux dans le sud de l'Ontario, comme je l'ai mentionné. Pour l'instant, nous jugeons être bien équipés avec onze unités mobiles. Nous avons également acheté des systèmes de balayage pour l'examen des palettes. Pour ce qui est de l'équipement lourd, nous sommes bien positionnés pour l'avenir.

Le sénateur Meighen: Avez-vous effectué des études de vraisemblance pour déterminer, dans un monde idéal, quel serait le pourcentage optimal? En théorie, ce devrait être 100 p. 100, n'est-ce pas?

M. Lefebvre: Notre objectif ultime est d'avoir une frontière intelligente et de nous servir de la gestion des risques. Par exemple, permettez-moi de revenir pour un instant sur le sujet des camions. Nous demandons aux importateurs qui souhaitent être approuvés pour EXPRES de contrôler leur inventaire et les effectifs qu'ils embauchent et d'appliquer des mesures de protection à l'égard de leurs installations matérielles. Il ne serait pas très intelligent de soumettre tous les camions à un examen avec ces appareils. Même s'il est plus facile d'examiner ainsi un camion, cela entraîne tout de même des coûts liés à la main-d'œuvre pour les clients et pour nous. À un moment donné, dans la gestion du risque, lorsque le risque est très bas, une intervention n'a pas sa raison d'être.

Par exemple, dans le cas des grands fabricants d'automobiles et de pièces d'automobiles, une fois qu'ils deviennent nos partenaires et qu'ils collaborent avec nous à resserrer les procédures de sécurité, il serait inutile de soumettre tous leurs camions à un balayage. Le même argument vaut pour les conteneurs. Nous évaluons les risques et nous savons ce qui constitue un risque élevé ou même modéré. En recourant davantage aux appareils de balayage, on viserait des cibles à très faible risque.

Le sénateur Meighen: C'est là ma question. Quel est le niveau idéal, 10 p. 100, 8 p. 100?

M. Lefebvre: Non contents de soumettre au balayage ou à un examen les expéditions à risque élevé, nous examinons aussi celles qui présentent un risque modéré. Nous effectuons aussi des vérifications aléatoires de conteneurs qui n'ont pas été ciblés dans toutes les cargaisons. D'après notre expérience, il y a un moment où l'on sait s'il vaut la peine d'aller plus loin ou si cela est plus ou

saying we must do everything that is possible, because then we would unload everything.

Senator Meighen: Was the number 10 totally governed by budgetary constraints, or did you come up with the estimate that with 10 scanners you can probably reach an acceptable level of scanning?

Mr. Lefebvre: Our judgment is that with 11 scanners — and I think you may add the one purchased by the Port of Vancouver that we are operating — we feel that we have a scanner in all the major places where we have large volumes. We think we are well positioned for future.

Mr. Connolly: It is important to know that we use a number of different techniques — be they at a marine point of entry, an airport or a land border. We use various technologies at all of those locations, including large gamma ray mobile scanners, hand-held ionscans, the pallet X-ray equipment and other types of X-ray equipment that we use, or our rolling container X-rays that were designed by personnel in Canada. The Americans have asked to adopt part of our design as well.

We use varying types of technology because not any one tool is good for everything. Each tool has its purpose and each tool can give you certain images and may require you to do more detailed examination or a different type of scan. We use dogs. There is vapour technology. There are so many different types of technology that we use in the selection of containers or conveyances for a further detailed examination.

Finally, we have our targeting capabilities. Our targeting units for all the modes of transport throughout Canada that are well-trained. We have shared our practices on targeting with Americans, who use similar techniques to us and in some cases the exact same techniques as us.

We determine risk by adding all those things together — the mode, the port, the company and so forth. We cannot say that at some ports, it is 2 per cent or 5 per cent; these figures vary and are driven by risk. One port may have a higher examination rate than another port and it may have a higher examination rate where a port has a high risk for a particular commodity, whether that is cocaine, heroin or any other type of drug. Some drugs move by different modes of transport. That is why we employ different types of technology and targeting.

At some locations, we strive for what I will call ideals, but the ideals are based on the risk assessments that we do on a regular basis, annually, at both the local, port and headquarters level. We gather other information into those assessments with our partners, whether the Royal Canadian Mounted Police, other intelligence agencies or customs agencies.

moins futile. On peut toujours se dire que c'est possible, mais nous travaillons dans le contexte de la gestion des risques. Nous n'avons pas pour principe de faire tout ce qui est possible d'être fait car à ce moment-là, on déchargerait tout.

Le sénateur Meighen: Le chiffre de 10 appareils a-t-il été dicté entièrement par des contraintes budgétaires ou avez-vous jugé qu'avec 10 appareils de balayage vous pourriez sans doute atteindre un niveau acceptable?

M. Lefebvre: Selon nous, avec 11 appareils — si l'on ajoute celui qu'a acheté le port de Vancouver, dont nous assurons le fonctionnement —, nous estimons couvrir les principaux endroits où l'achalandage est considérable. Nous pensons être bien positionnés pour l'avenir.

M. Connolly: Il faut aussi que vous sachiez que nous utilisons différentes techniques, que ce soit dans un port maritime, un aéroport ou un poste frontalier terrestre. Nous employons diverses technologies à tous ces endroits, y compris des unités mobiles de balayage à rayon gamma, des appareils Ionscan à main, des appareils à rayon pour l'examen des palettes, et d'autres types d'équipement de rayons-X, dont les appareils à rayons-X roulants qui ont été conçus par notre personnel au Canada. D'ailleurs, les Américains nous ont demandé l'autorisation d'adopter en partie notre design.

Nous utilisons de multiples technologies car il n'y a pas un seul outil qui soit universel. Chaque outil a son but et chacun peut vous donner certaines images, à la suite de quoi on exigera parfois, un examen plus détaillé ou un différent type de balayage. Nous utilisons des chiens. Il y a aussi la technique de la vapeur. En somme, nous recourons à différents types de techniques pour sélectionner les conteneurs ou les moyens de transport qui doivent faire l'objet d'un examen plus poussé.

Enfin, nous avons une capacité de ciblage. Nos équipes de ciblage pour tous les modes de transport au Canada sont très bien formées. Nous avons communiqué aux Américains nos pratiques de ciblage. Ces derniers utilisent des techniques semblables aux nôtres, voire tout à fait identiques, dans certains cas.

Nous déterminons les risques en prenant en compte tous ces facteurs, le mode, le port, la société expéditrice, etc. Nous ne pouvons pas affirmer qu'à certains ports, le pourcentage est 2 ou 5 p. 100; ces chiffres varient et ils sont dictés par le risque. Dans un port donné, le taux d'examen peut être plus élevé que dans un autre et cela peut s'expliquer parce qu'il pose un risque élevé en ce qui concerne une marchandise en particulier, que ce soit la cocaïne, l'héroïne ou tout autre stupéfiant. Certaines drogues sont acheminées par différents modes de transport. Voilà pourquoi nous employons différentes technologies, en sus du ciblage.

À certains endroits, nous recherchons ce que j'appelle un idéal, mais cet idéal est fondé sur une évaluation des risques que nous faisons périodiquement, chaque année, au niveau local, dans les ports et au siège social. Nous intégrons dans nos évaluations d'autres renseignements fournis par nos partenaires, que ce soit la Gendarmerie royale du Canada, d'autres organisations de renseignements ou des services de douanes.

Senator Meighen: That is very helpful. May I conclude that with the addition of the 11 scanners and the targeting that you do, along with all the other techniques you have just described, that the level of security at our ports is, in your view and that of your colleagues, at a satisfactory level? More particularly, in reference to Senator Banks' question, may we look our American friends in the eye when we go to Washington to say that, "Yes, we are doing better than adequate checking."? The last time we were in Washington, there was an insinuation that if they were not satisfied with the checking going on in Halifax, they could possibly consider preventing trans-shipment.

Mr. Lefebvre: Senator, you may make that statement without any doubt.

The Chairman: It was helpful last time to be able to talk about back-ending and de-stuffing. We talked about a 3 per cent figure while they were operating at 2 per cent across the board. We had a 50 per cent better number, and that was enough to quiet people. We were also able to talk about the number of customs officers on the border. We had a significantly higher number than they if one did a natural count.

It would be helpful if you could provide this committee in the next few weeks with specific data in that regard. For example, do you expect we will be able to use the VACIS equipment at 5 per cent? If so, will that be matched by the Americans? The more specific information we can have, the better, because we are dealing with headlines such as "U.S. faults Canada for letting drugs across the border." To be able to respond to a congressional colleague with something specific and concrete would be of great assistance.

Mr. Lefebvre: If drugs get through the border to the U.S., that is not our fault.

The Chairman: I understand that clearly. The question is what sort of job their customs is doing. Having said that, it is very nice for us to be able to respond about exactly how we compare. If you can assist us in that regard, we would be grateful.

Senator Day: I was in the U.S. last weekend when they made a major seizure of drugs. The news reported that the flow was from Colombia, through Montreal, and down into the U.S. That will happen again. That is our partially our problem. It went through their border, and they found it. However, it came through our border before it went to theirs. That is the kind of thing with which we are confronted. We would appreciate whatever information you can give us to help us in that regard.

Previously we learned that the U.S. had so many agencies involved in various forms of information gathering that, along with our several, it was difficult to trade information that was helpful to both sides at the border. Has the unified command and

Le sénateur Meighen: Cela est très utile. Dois-je en conclure qu'avec ces 11 unités mobiles de balayage, qui s'ajoutent au ciblage que vous faites et à l'utilisation de multiples autres techniques que vous venez de nous décrire, vos collègues et vous-même jugez que le niveau de sécurité dans nos ports est satisfaisant? Plus précisément, pour revenir à la question du sénateur Banks, lorsque nous serons à Washington, pourrions-nous regarder nos amis américains droit dans les yeux et affirmer que le contrôle que nous effectuons est plus qu'adéquat? La dernière fois que nous sommes allés là-bas, les Américains insinuaient que s'ils n'étaient pas satisfaits des procédures de contrôle appliquées à Halifax, ils pourraient fort bien envisager d'interrompre le transbordement.

M. Lefebvre: Sénateur, vous pouvez faire cette affirmation sans l'ombre d'un doute.

Le président: Il a été utile la dernière fois de pouvoir évoquer l'inspection par l'arrière et le déchargement. Nous avons pu leur mettre sur le nez un pourcentage de 3 p. 100 alors qu'ils opéraient à 2 p. 100 pour tous les modes. Notre pourcentage était de moitié supérieur, et cela a suffi pour clouer le bec de nos détracteurs. Nous avons aussi pu citer le nombre de douaniers à la frontière. Nos effectifs étaient sensiblement plus élevés que les leurs.

Il serait bon que vous fournissiez à notre comité d'ici quelques semaines des données précises à cet égard. Par exemple, pensez-vous que nous serons en mesure d'utiliser les unités mobiles de balayage VACIS à 5 p. 100? Si c'est le cas, les Américains vont-ils évaluer cela? Plus nous avons des renseignements détaillés, mieux ce sera car nous devons contrer des manchettes comme celle-ci: «Les États-Unis accusent le Canada d'avoir laissé passer de la drogue à la frontière». Il serait bon que nous puissions répondre à nos collègues du Congrès à l'aide de données spécifiques et concrètes.

M. Lefebvre: S'il y a de la drogue qui entre aux États-Unis par la frontière, ce n'est pas notre faute.

Le président: Je comprends très bien cela. La question est de savoir comment leurs services des douanes s'acquittent de leur mission. Cela dit, il est bon de pouvoir leur dire exactement comment nos services se comparent aux leurs. Si vous pouviez nous aider à cet égard, nous vous en serions reconnaissants.

Le sénateur Day: J'étais aux États-Unis le week-end dernier, lorsqu'on a annoncé une importante saisie de drogues. Les médias ont rapporté qu'elles avaient été acheminées à partir de la Colombie aux États-Unis en passant par Montréal. Cela se produira de nouveau. C'est partiellement notre problème. Ce sont les services frontaliers qui ont découvert ce chargement. Cependant, il a franchi notre frontière avant de franchir la leur. Voilà le genre de problème auquel nous sommes confrontés. Nous apprécierions toute information que vous pourrez nous donner pour nous aider à cet égard.

Nous avons appris plus tôt que les États-Unis ont un si grand nombre d'agences de collecte de renseignements sous diverses formes, sans compter les nôtres, qui sont nombreuses aussi, qu'il est difficile de s'échanger une information utile aux deux côtés de

Governor Ridge's homeland security unification package resulted in a clear change in terms of the ability to beneficially exchange meaningful information?

Mr. Lefebvre: First, the homeland security is still in its infancy. The greater closeness that customs, the RCMP and other agencies in Canada and in the U.S. have developed has caused a number of vehicles to be put in place to better exchange information in general.

Senator Banks was saying that people in Washington do not think highly of Canada. However, among the people who work in these agencies there is a lot of respect for our ability in Canada to work as true professionals. The greater closeness that has developed in the last couple of years has brought about greater trust and more exchange of information than existed in the past.

Mr. Connolly: Certainly since 9/11, and since we have been working on the 30-point Action Plan for the Smart Border, we have developed with our counterparts in the United States common criteria for risk and threat assessments. We have used the best tools of both sides to develop and put in place mechanisms to assess risk and threat. In fact, we have done a number of joint risk assessments together already.

In terms of our cooperation and exchange of information, prior to September 11 our relationship was very strong and we had good information exchange on the intelligence side with our counterparts in the United States, and that still exists. It was acknowledged post 9/11 that we had good relationships to exchange information.

Mr. Lefebvre: I failed to mention that as part of the Smart Border Declaration we created IBETS, which are integrated border enforcement teams. I believe that 11 have been or will be put in place across the country. In order for those integrated teams to work well, we need to exchange information and work in an integrated way. That is another development that will bring about better exchange of information among all agencies.

Senator Day: Is that a result of September 11?

Mr. Lefebvre: It is one of the points in the 30-Point Plan.

Senator Cordy: Thank you for updating us on the Smart Border Declaration and giving us a sense of how the \$400 million from last year's budget for customs is being spent at the border.

You talked about CANPASS Air and NEXUS Air, both of which are to start soon. CANPASS Air will be in Canadian airports for people flying into Canada?

la frontière. Le commandement unifié et les mesures d'unification de la sécurité intérieure préconisés par le gouverneur Ridge ont-elles modifié sensiblement notre capacité d'échanger des renseignements utiles dans notre intérêt mutuel?

M. Lefebvre: Premièrement, la sécurité intérieure n'en est qu'à ses débuts. Les rapports plus étroits que les services des douanes, la GRC et d'autres agences au Canada et aux États-Unis ont développés ont donné lieu à la création d'un certain nombre de mécanismes permettant de meilleurs échanges d'information en général.

Le sénateur Banks a dit que l'on n'avait pas aux États-Unis une haute opinion du Canada. Cependant, tous les personnels qui travaillent dans ces agences ont énormément de respect pour le professionnalisme manifesté par les agents canadiens. Le rapprochement qui s'est fait depuis un an ou deux a favorisé une confiance accrue et la multiplication des échanges d'information.

M. Connolly: Chose certaine, depuis le 11 septembre et depuis que nous avons mis au point ce plan d'action de 30 points sur la frontière intelligente, nous avons élaboré avec nos homologues des États-Unis des critères communs d'évaluation des risques et des menaces. Nous avons utilisé les meilleurs outils des deux côtés pour concevoir et implanter des mécanismes d'évaluation des risques et des menaces. En fait, nous avons déjà effectué un certain nombre d'évaluations conjointes des risques.

Pour ce qui est de notre collaboration et de l'échange d'information, déjà, avant le 11 septembre, nos rapports étaient très étroits et l'échange de renseignements avec nos homologues américains se passait très bien. Aujourd'hui, cela continue. D'ailleurs, après le 11 septembre, on a reconnu que nos excellentes relations présidaient à l'échange d'information.

M. Lefebvre: J'ai oublié de mentionner que dans la foulée de la Déclaration sur la frontière intelligente, nous avons créé des équipes intégrées de surveillance à la frontière. Je crois savoir que 11 d'entre elles ont été ou seront affectées un peu partout au pays. Pour que ces équipes intégrées puissent bien fonctionner, nous devons échanger des renseignements et travailler main dans la main. C'est là une autre initiative qui contribuera à améliorer l'échange de renseignements entre les diverses agences.

Le sénateur Day: Cela découle-t-il du 11 septembre?

M. Lefebvre: C'est l'un des points du plan d'action, qui en compte 30.

Le sénateur Cordy: Je vous remercie d'avoir fait le point au sujet de la Déclaration sur la frontière intelligente. Nous avons maintenant une idée de la façon dont les 400 millions consentis aux douanes dans le budget de l'an dernier ont été dépensés à la frontière.

Vous avez parlé de CANPASS-Air et de NEXUS-Air, deux programmes qui doivent débiter sous peu. CANPASS-Air sera appliqué dans les aéroports canadiens aux voyageurs arrivant au Canada par avion?

Mr. Lefebvre: Both will be in Canadian airports. We want to roll CANPASS Air out in all major Canadian airports. It will be for people coming to Canada.

We will pilot NEXUS Air at Ottawa and Dorval. It is basically CANPASS Air, but going both ways. If someone wants to be a member of CANPASS Air in Ottawa, we will ask that applicant whether he or she wants to be part of the pilot for NEXUS Air. Persons wishing to participate will be approved by the Americans when NEXUS is piloted. For example, these people will be able to make a business trip from Ottawa to the U.S. and return without talking to any customs or immigration officers.

Senator Cordy: It will be just Canada-United States?

Mr. Lefebvre: Yes. CANPASS will be used by Canadians or Americans coming to Canada.

Senator Cordy: You will utilize biometrics in both cases?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Cordy: We are now getting advance passenger information. Starting on March 30, we will have passenger name record. What additional information will a passenger name record give you that advance passenger information does not?

Mr. Lefebvre: Advance passenger information is basically the tombstone — your name, your passport number and such information — that you give at the counter when you purchase a plane ticket. The PNR — the passenger name record — comes from the airline's registration system, which includes the travel agency used and other connections made on that trip, as opposed to only name, passport number and so on. It gives more information about the overall trip from the airline's reservation system.

Senator Cordy: Advance passenger information would give you only the point at which the passenger boarded the plane they are currently on, whereas passenger name record would give you country of origin?

Mr. Lefebvre: Yes.

Senator Cordy: With regard to commercial shipments, the U.S. recently proposed advance reporting time frames. I gather that we are not jumping for joy at these because of the major impact that it would have. Would you give us more detail and explain that?

Mr. Lefebvre: I think the genesis is the fact that the U.S. is looking at all routes, and they want the advance information so they can target high-risk shipments. They started with CSI, whereby they want to have all information about containers

M. Lefebvre: Les deux programmes seront appliqués dans les aéroports canadiens. Nous voulons que CANPASS-Air soit implanté dans tous les grands aéroports canadiens pour les personnes qui arrivent au Canada.

Il y aura un projet pilote NEXUS-Air à Ottawa et à Dorval. Essentiellement, c'est la même chose que CANPASS-Air, mais dans les deux sens. Nous demanderons à toutes les personnes qui voudraient être membre de CANPASS-Air à Ottawa si elles souhaitent faire partie du projet pilote de NEXUS-Air. Celles qui souhaitent participer seront approuvées par les Américains lorsque le projet pilote NEXUS ira de l'avant. Par exemple, ces personnes pourront faire un voyage d'affaires aller-retour entre Ottawa et une destination américaine sans parler aux agents des douanes ou d'immigration.

Le sénateur Cordy: Cela se limitera au Canada et aux États-Unis?

M. Lefebvre: Oui. CANPASS sera utilisé par des Canadiens ou par des Américains venant au Canada.

Le sénateur Cordy: Dans les deux cas, les programmes sont fondés sur des données biométriques?

M. Lefebvre: Oui.

Le sénateur Cordy: Nous obtenons à l'heure actuelle des informations préalables sur les voyageurs. À compter du 30 mars, nous aurons aussi le dossier du passager. Que trouverez-vous dans le DP qui ne se trouve pas déjà dans l'IPV?

M. Lefebvre: L'IPV représente essentiellement les renseignements de base, votre nom, votre numéro de passeport et les détails que vous fournissez au comptoir lorsque vous achetez un billet d'avion. Le DP, ou dossier du passager, émane du système d'enregistrement de la société aérienne. On y précise avec quelle agence de voyage vous avez fait affaire ainsi que les autres correspondances effectuées au cours du voyage. Cela va plus loin que le nom et le numéro de passeport. On trouve dans le DP davantage de renseignements sur le voyage en général. Comme je l'ai dit, ces renseignements sont tirés du système de réservation de la compagnie aérienne.

Le sénateur Cordy: L'IPV vous dirait uniquement où le passager a embarqué dans l'avion où il se trouve à l'heure actuelle alors que le DP vous fournirait le pays d'origine?

M. Lefebvre: Oui.

Le sénateur Cordy: En ce qui a trait aux expéditions commerciales, les États-Unis ont récemment proposé des délais d'exécution pour la transmission préalable de renseignements. Je suppose que vous ne sautez pas de joie à l'idée d'appliquer ces délais compte tenu de l'incidence considérable qu'ils auraient. Pouvez-vous nous expliquer cela plus en détail?

M. Lefebvre: La genèse de toute l'affaire tient au fait que les États-Unis ont dans leur mire toutes les routes et qu'ils veulent des informations préalables pour pouvoir cibler les expéditions à risque élevé. Dans le contexte de l'initiative visant la sécurité des

coming to the U.S. 24 hours prior to landing. That was discussed with a number of countries, and they passed a regulation that became effective early this month.

Now they are turning their sights to other modes and they want advance information about trucks, airplanes and trains going into the U.S. Two or three weeks ago, they had a meeting with hundreds of business people, telling them they planned to ask for information for trucks four hours in advance, for plane eight hours in advance, and for trains 24 hours in advance.

Senator Cordy: What do you mean by "in advance?"

Mr. Lefebvre: In advance of either loading or reaching the border. Industry in both Canada and the U.S. reacted very strongly because, for instance, in the just-in-time inventory world in which we live, in the automotive industry, in areas such as Windsor and other places, very often there is a one- or two-hour turnaround time for loading on a truck. Four hours just is not possible with the way business works today. It would require some major changes in the way business works and it would quite likely clog the border very badly.

They are considering seriously the comments they have received from businesses. We hope that their next proposal will be something we can all live with.

Senator Cordy: It is something that we are working on with them. They are obviously coming up with it.

Mr. Lefebvre: We were particularly concerned that this four-hour notice for shipments by trucks would apply to trucks that had been approved under the FAST regime. In our view, it would have basically killed the program. We are hopeful and somewhat confident that the FAST trucks will be exempted from the four-hour rule, although we have not yet received final confirmation. It is a concern, and we are certainly working with them.

Rail is another example. They wanted 24 hours for advance reporting. In some cases, our railways would have no problem giving information in that time frame. A train might be out west for two days before reaching the American border. In other cases, a truck that arrives at a hub and gets on a train, so the 24 hours period is not there. Discussions are ongoing.

Senator Cordy: In New Brunswick, we do not have the FAST trucks as of yet. That would certainly play havoc with some of the industries close to the border on the east coast.

conteneurs, ou ISC, ils veulent obtenir 24 heures avant le chargement toute l'information concernant les conteneurs à destination des États-Unis. Cette initiative a fait l'objet de discussions avec un certain nombre de pays, et les autorités américaines ont adopté un règlement qui est entré en vigueur au début du mois.

Maintenant, ils visent d'autres modes et souhaitent obtenir des informations préalables au sujet des camions, des avions et des trains à destination des États-Unis. Il y a deux ou trois semaines, ils ont réuni des centaines d'hommes d'affaires pour les aviser qu'ils avaient l'intention d'exiger ces renseignements pour les camions quatre heures à l'avance, pour les avions huit heures à l'avance et pour les trains 24 heures à l'avance.

Le sénateur Cordy: Que voulez-vous dire par «à l'avance»?

M. Lefebvre: Avant le chargement ou l'arrivée à la frontière. Tant au Canada qu'aux États-Unis, les milieux d'affaires ont réagi très fortement. En effet, dans le monde d'inventaire juste à temps où nous vivons, dans l'industrie de l'automobile, par exemple à Windsor et ailleurs, très souvent, le temps de rotation pour le chargement d'un camion se limite à une heure ou deux. Quatre heures, c'est tout simplement impossible compte tenu de la façon dont fonctionnent les entreprises aujourd'hui. Cela exigerait des changements radicaux dans le *modus operandi* des sociétés et qui plus est, cela risque d'engorger sérieusement la frontière.

Les autorités américaines étudient attentivement les commentaires qu'ils ont reçus des gens d'affaires. Nous espérons que leur prochaine proposition sera plus acceptable pour toutes les parties concernées.

Le sénateur Cordy: Est-ce là un dossier où nous collaborons avec eux? De toute évidence, ce sont eux les instigateurs.

M. Lefebvre: Nous craignons particulièrement que cette règle des quatre heures applicable aux expéditions par camion s'applique aux camions approuvés en vertu du régime EXPRES. À notre avis, cela torpillerait complètement le programme. Nous espérons — et nous sommes confiants — que les camions EXPRES seront exemptés de la règle des quatre heures, mais nous n'avons pas encore reçu de confirmation définitive. C'est là une préoccupation, et nous travaillons certainement avec eux.

Le rail est un autre exemple. Les Américains veulent des informations préalables 24 heures à l'avance. Dans certains cas, nos sociétés ferroviaires n'auraient aucun problème à leur fournir ces informations dans ces délais. Il se peut qu'un train passe deux jours dans l'Ouest avant d'atteindre la frontière américaine. Dans d'autres cas, un camion arrive à une plaque tournante et décharge sa marchandise sur un train. À ce moment-là, la période de 24 heures n'existe pas. Des discussions sont en cours.

Le sénateur Cordy: Au Nouveau-Brunswick, il n'y a pas encore de camions EXPRES. Chose certaine, cette nouvelle exigence perturberait sérieusement certaines industries implantées près de la frontière sur la côte est.

I am wondering about the container security initiatives and the fact that we do have U.S. people at the Halifax port. How do the targeting teams work together in the Halifax, for example, with the Canadians and Americans working together?

Mr. Lefebvre: It is working well from our point of view and also from the U.S. point of view. The American teams in Halifax, for instance, focus on shipments that are in transit to the U.S. They do not focus on all containers. Containers coming to Canada are our principal focus, whereas they focus on containers in transit. Therefore, they work together, but their principal focus is different.

Senator Cordy: Their concern is not the containers coming into Halifax; it is the containers just stopping over in Halifax on their way to the eastern seaboard?

Mr. Lefebvre: They may be unloaded in Halifax and loaded on a train going to the U.S.

Senator Cordy: Thank you.

Senator Atkins: I assume that one of the other problems is perishable goods. That would be a major concern with four-hour notices.

Mr. Warren: One other aspect of this is that when we look at, for example, the automotive industry, they currently give notification 15 minutes in advance. Much of that is related to the fact that you are talking about Detroit-Windsor. When you look at perishables, it may be 24 hours from when they leave Texas or California before they arrive at the border. Therefore, to give advance notification of that is not the same problem for the industry in terms of the timelines. The biggest sensitivity is around just-in-time inventory where it is concentrated right at the border in communities on both sides.

Senator Atkins: I gather much of it relates to inventory, especially in the automobile industry.

We have not talked about offshore inspection of containers. What kind of equipment do you use for that, or do you use any? How do you mark those when they are coming in to the port in Halifax?

Mr. Lefebvre: Whether it is offshore from the U.S., if a container is coming to Halifax from overseas, we will usually receive the manifest in advance. It can go up to 96 hours ahead of time right now. Now we may move farther. We have the time in advance to target the containers. As they arrive, we ask that they be unloaded for inspection.

Senator Atkins: That manifest would indicate what port a container is shipped from. Does it extend beyond that to where that container may have come from before it reached that overseas port?

Mr. Connolly: We certainly have access to systems within the maritime industry that give us indication on routings and things of that nature. As an example, perhaps a shipment came from

Je m'interroge au sujet de l'initiative visant la sécurité des conteneurs et du fait qu'il y ait des agents américains au port de Halifax. Comment les équipes de ciblage travaillent-elles ensemble à Halifax, par exemple? Comment les Canadiens et les Américains collaborent-ils?

M. Lefebvre: Tout fonctionne bien, du point de vue du Canada et des États-Unis. À Halifax, par exemple, les équipes américaines s'intéressent surtout aux expéditions en transit vers les États-Unis. Ils ne s'intéressent pas à tous les conteneurs. Quant aux équipes canadiennes, ce sont les conteneurs à destination du Canada en transit qui sont leur principal point de mire. Par conséquent, ces agents des douanes travaillent ensemble, mais leur centre d'intérêt est différent.

Le sénateur Cordy: Les Américains ne s'intéressent pas aux conteneurs qui arrivent à Halifax, mais plutôt à ceux qui se bornent à y faire escale en route vers la côte est?

M. Lefebvre: Ils peuvent être déchargés à Halifax ou chargés sur un train à destination des États-Unis.

Le sénateur Cordy: Merci.

Le sénateur Atkins: Je suppose que l'un des autres problèmes est celui des denrées périssables. À cet égard, l'exigence des quatre heures causerait de graves problèmes.

M. Warren: Prenons l'exemple de l'industrie automobile. À l'heure actuelle, le délai d'avis est de 15 minutes à l'avance. Cela tient au fait qu'il s'agit de Detroit et Windsor. Dans le cas des denrées périssables, il peut s'écouler 24 heures avant leur arrivée à la frontière si elles proviennent du Texas ou de la Californie. Par conséquent, le fait de donner un avis préalable ne cause pas les mêmes problèmes à l'échelle de l'industrie en ce qui concerne le respect des délais. Le point le plus sensible est le système de livraison de stock juste à temps, lorsqu'il est concentré dans les collectivités des deux côtés de la frontière proprement dite.

Le sénateur Atkins: Je suppose que tout tourne surtout autour de l'inventaire, particulièrement dans le secteur de l'automobile.

Nous n'avons pas parlé de l'inspection de conteneurs en provenance de l'étranger. Quel genre d'équipement utilisez-vous à cette fin, si tant est que vous en utilisez? Comment les identifiez-vous en prévision de leur arrivée au port de Halifax?

M. Lefebvre: Si un conteneur arrive à Halifax en provenance de l'étranger, nous recevons habituellement le manifeste à l'avance. À l'heure actuelle nous pouvons le recevoir jusqu'à 96 heures d'avance. Maintenant, ce délai sera sans doute repoussé. Nous avons le temps de cibler au préalable les conteneurs. À leur arrivée, nous demandons qu'ils soient déchargés pour être inspectés.

Le sénateur Atkins: Le manifeste indique à partir de quel port le conteneur a été convoyé. Y a-t-il d'autres renseignements, notamment la provenance du conteneur avant qu'il ait atteint ce port d'outre-mer?

M. Connolly: Nous avons assurément accès aux systèmes de l'industrie maritime qui nous donnent une indication sur le routage, et ainsi de suite. Par exemple, une cargaison peut venir de

Karachi, Pakistan via South Africa and then to the port of Lahore before it was loaded on a final ship that came to Canada. That routing would be included in the information we would get.

We would have an indication of the routing, the container number, the contents and what ship it will be coming on. We get that data in advance. Today we get it four to five days in advance; sometimes longer, depending on the company. That allows us to target based on a number of factors. If it is a very high risk, we are waiting for that shipment when it arrives at the dock to take the container off.

Senator Atkins: Might these be more targeted than something that may originate elsewhere?

Mr. Connolly: We target every container coming into Canada today.

Mr. Lefebvre: Your point is well taken, senator. From the outset in our discussions with our colleagues in the U.S., we have agreed about containers coming from elsewhere. For the last year and one-half, terrorism and weapons of mass destruction have been the highest priority. We have agreed that our seaports and our airports require more effort on our part than our land border. In terms of risk management, we think that the risks are higher there than for our land border. We have put more resources there for that reason.

Senator Atkins: On another subject, have you a sense that, because of the difficulties, Canada is at risk of losing a certain amount of import business or business generally? For example, there is a concern in Vancouver that the cruise ship lines will start originating from Seattle rather than from Vancouver. They blame the problems of customs and immigration as part of the reason why that change is taking place.

Mr. Lefebvre: To take Vancouver as an example, our processing of people that want to take a cruise trip or arriving on a cruise trip is absolutely exemplary. We have worked for years with the cruise ship industry to ensure that we do our work with a minimum interference with the passengers. I do not think this has been an issue with the cruise ships.

In terms of investments in general, the purpose of our new programs such as FAST is to assure to investors that the border should not be a factor in their investments. The fact that the Americans join in programs such as FAST gives a great deal of comfort to potential investors. They are confident that the border is open and that it will remain so. This is also supported by the investments that we are about to make in the infrastructure to ensure that the border is as fluid in the future as it has been in the past and even better.

Karachi, au Pakistan en passant par l'Afrique du Sud et ensuite par le port de Lahore avant d'avoir été embarquée sur un dernier navire à destination du Canada. Ce routage serait inclus dans l'information que nous recevrons.

Nous aurions donc des renseignements sur le routage, le numéro du conteneur, son contenu et l'identité du navire sur lequel il arrivera. Nous recevons ces données à l'avance. À l'heure actuelle, nous les obtenons quatre à cinq jours d'avance, parfois plus, selon la compagnie. Cela nous permet d'effectuer un ciblage en nous fondant sur un certain nombre de facteurs. Si nous jugeons être en présence d'un risque très élevé, nous attendons l'arrivée de la cargaison au quai pour prendre en charge le conteneur.

Le sénateur Atkins: Ces conteneurs sont-ils davantage ciblés que d'autres expéditions en provenance d'ailleurs?

M. Connolly: À l'heure actuelle, nous ciblons tous les conteneurs qui entrent au Canada.

M. Lefebvre: Votre commentaire est fort à propos, sénateur. D'entrée de jeu, dans nos discussions avec nos collègues américains, nous nous sommes mis d'accord au sujet des conteneurs en provenance de l'étranger. Depuis 18 mois, la menace terroriste et les armes de destruction massive sont en tête de nos priorités. Nous avons reconnu que nos aéroports et nos ports maritimes exigeaient davantage d'efforts de notre part que notre frontière terrestre. Dans le contexte de la gestion des risques, nous estimons que ceux-ci y sont plus élevés qu'à la frontière terrestre. C'est la raison pour laquelle nous y avons consacré davantage de ressources.

Le sénateur Atkins: Pour aborder un autre sujet, avez-vous le sentiment qu'en raison de ces difficultés, le Canada risque de perdre certaines entreprises d'importation ou autres? Par exemple, à Vancouver, on craint que les paquebots de croisière choisissent de privilégier des départs de Seattle plutôt que de Vancouver. Ils reprochent aux complications liées aux douanes et à l'immigration ce changement qui se dessine.

M. Lefebvre: Pour prendre l'exemple de Vancouver, les formalités que doivent subir les passagers d'un paquebot de croisière au départ ou à l'arrivée sont absolument exemplaires. Nous avons travaillé pendant des années avec le secteur des croisières touristiques pour faire en sorte que notre travail dérange le moins possible les passagers. Je ne pense pas que cela soit un facteur.

Pour ce qui est des investissements en général, le but de nos nouveaux programmes, dont EXPRES, est de convaincre les investisseurs que la frontière n'est pas un facteur qui devrait entrer en cause dans leurs décisions d'investissement. Le fait que les Américains ont adhéré à un programme comme EXPRES rassure énormément les investisseurs potentiels. Ils savent que la frontière est ouverte et sont confiants qu'elle le demeurera. Cette confiance est aussi étayée par les injections de fonds que nous sommes sur le point de faire dans l'infrastructure pour garantir qu'à l'avenir la frontière sera aussi fluide qu'elle l'a été dans le passé, et même plus.

Senator Forrestall: With respect to containers, what about freight bulk?

Mr. Lefebvre: We have information about the crew on the ship ahead of time. Again, for bulk, it is a matter of targeting and information and risk management. Please feel free to boast in Washington about the Marine Centre we have in Halifax. The Canada Customs and Revenue Agency has a school in Halifax to teach officers how to search ships. There are only a couple of customs administrations in the world that have that. We have an excellent reputation. We have students from other customs administrations. We would love to have U.S. customs officers attend there to follow the course. They do not have anything close to it. In that regard, I think that we are ahead.

Senator Atkins: Last week, the hotel association had their meeting here. Some of the delegates expressed their concern about tourism trade that is resulting from this polarization that is taking place over Iraq. Canadians are now experiencing a different attitude with some of the customs and immigration people on the other side of the border. Are you aware of that?

Mr. Lefebvre: There are a number of phenomena because of what is happening. One phenomenon is that Canadians are visiting Canada more than ever before.

Senator Atkins: Americans?

Mr. Lefebvre: No, Canadians are vacationing in Canada more than ever before, which is good. Indeed, the events that we know about may have influenced the behaviour of Americans and the way they travel.

Senator Atkins: I am saying that on the ground, there is currently a view of Canada's position on the whole Iraqi situation. There is an anti-Canadianism view that is emerging a little south of the border. It is affecting the number of people that are coming here.

Mr. Lefebvre: There may be a number of factors influencing why Americans may be travelling less abroad than they used to. I would not know about that, senator.

It is no secret that border communities such as Windsor, where a casino is still a big draw for Americans, have lost a lot of business because Americans are less inclined to cross a bridge to another country. They want to stay closer to home for whatever reason. There are a number of visits that are no longer made for a number of reasons.

Senator Atkins: In view of the number of reserves and national guards that are being called up. News reports indicate that they are being culled from the FBI and from the police. Are they also taking them from their customs and immigration people?

Le sénateur Forrestall: À propos de conteneurs, qu'en est-il du fret en vrac?

M. Lefebvre: Nous recevons à l'avance des renseignements au sujet de l'équipage du navire. Pour ce qui est des marchandises en vrac, c'est encore là une question de ciblage, d'information et de gestion des risques. Lorsque vous serez à Washington, n'hésitez pas à vanter les mérites du Centre maritime que nous avons à Halifax. L'Agence des douanes et du revenu du Canada a une école à Halifax où l'on apprend aux agents des douanes comment fouiller un navire. Il n'y a qu'une ou deux administrations douanières dans le monde qui ont de telles écoles. Notre centre a une excellente réputation. Nous accueillons des élèves d'autres administrations douanières. Nous serions ravis que des agents des douanes américains viennent y suivre notre cours. Les États-Unis n'ont rien de pareil. À cet égard, je suis convaincu que nous avons une longueur d'avance.

Le sénateur Atkins: La semaine dernière, l'Association des hôtels a tenu une conférence ici. Certains des délégués ont exprimé des inquiétudes au sujet du traitement réservé aux touristes à la suite de la polarisation qui a cours au sujet de l'Iraq. Les Canadiens se heurtent à une attitude différente de la part de certains agents des douanes et de l'immigration de l'autre côté de la frontière. Êtes-vous au courant de cela?

M. Lefebvre: Un certain nombre de phénomènes expliquent ce qui se passe. L'un d'eux est que les Canadiens visitent le Canada plus que jamais auparavant.

Le sénateur Atkins: Les Américains?

M. Lefebvre: Non. Les Canadiens prennent leurs vacances au Canada plus que jamais auparavant, ce qui est une bonne chose. En effet, les événements que nous connaissons tous ont sans doute influencé le comportement des Américains et leur façon de voyager.

Le sénateur Atkins: Mes propos se fondaient sur l'opinion qu'on se fait actuellement de la position du Canada dans l'affaire de l'Iraq. Il semble émerger un sentiment anti-canadien chez notre voisin du sud. Cela a une incidence sur le nombre de gens qui viennent ici.

M. Lefebvre: Il y a sans doute de nombreux facteurs qui expliquent pourquoi les Américains voyagent moins qu'avant à l'étranger. Je ne suis pas au courant de cela, sénateur.

Ce n'est un secret pour personne que des villes frontalières comme Windsor, où le casino demeure un pôle d'attraction pour les Américains, ont perdu une partie de leur clientèle parce que ceux-ci sont moins enclins à traverser un pont pour se rendre dans un autre pays. Ils veulent rester près de chez eux. Pour de nombreuses raisons, le nombre de visiteurs est à la baisse.

Le sénateur Atkins: Je voudrais parler des réservistes et des membres de la garde nationale auquel on a recours. D'après les journaux, on les puise dans les rangs du FBI et des forces policières. Les recrute-t-on aussi auprès des services des douanes et de l'immigration?

Mr. Lefebvre: The National Guard was called to assist following 9/11, but the contracts they had to assist terminated some time ago. Customs and immigration have received some additional resources and they are in the process of ramping up to train the new officers. I do not think that the National Guard is assisting anywhere. On the Canadian border, it is strictly Canada Customs and Immigration Canada officers.

Senator Atkins: If you had your choice, would you have the port police or other policing authorities at the port sites?

Mr. Lefebvre: I think that customs is very much involved in security. However, customs is much more than just police work; we are involved in health security, environment security and economic security, for example, keeping the border open and ensuring a level playing field for our businesses. We have good experience. If there is a need for police support, we have a good relationship with all police jurisdictions along the border.

Senator Atkins: It does not matter to you which force is on the port managing the policing?

Mr. Lefebvre: We have excellent relationship with all police jurisdictions.

The Chairman: Mr. Lefebvre, you were talking earlier about the FAST lane. How does the agency satisfy itself that the FAST lane has safe people in it and that they stay safe? How do you assure yourself they do not become corrupted or are not subjected to coercion and you will not have people take advantage of the FAST lane to expedite their travel across the border?

Mr. Lefebvre: We talk to people who are not on the FAST lane, but we do not send everyone to secondary. Everyone can always take advantage of any situation. However, people in the FAST lanes will be referred at random to secondary. If they do not play by the rules, they will lose their privileges and they will have their names in our system so we can refer them to secondary subsequently. We have not lost the powers we have at the border to stop someone and do a secondary examination. That will be one of the principal tools.

Once individuals are approved, they are on our system because we have done a security check and we believe that they are a low risk. If, after they are approved, information is provided to us that indicates that they are not low-risk, for whatever reason, then we have the ability to withdraw the pre-approval privileges at any time.

The Chairman: What constitutes a security check? We have been hearing, at some length, about security checks for airport personnel — CPIC check, CSIS check and residence check — once every five years, perhaps, but not necessarily.

M. Lefebvre: On a fait appel à la garde nationale après les événements du 11 septembre, mais leurs contrats d'assistance ont pris fin il y a un certain temps. Quant aux services des douanes et de l'immigration, ils ont reçu des ressources additionnelles et sont en train de s'organiser pour former de nouveaux agents. Je ne pense pas que la garde nationale fournisse de l'aide où que ce soit. Du côté de la frontière canadienne, on fait strictement appel à des agents de Douanes Canada et d'Immigration Canada.

Le sénateur Atkins: Si vous aviez le choix, préféreriez-vous que ce soit la police portuaire ou d'autres forces policières qui assurent la sécurité dans les ports?

M. Lefebvre: Le travail des douanes est étroitement lié à la sécurité. Cela dit, il ne se limite pas à l'aspect policier; il y a aussi la sécurité de la santé, de l'environnement et de l'économie. Par exemple, nous veillons à garder la frontière ouverte pour assurer l'égalité des chances à nos entreprises. Nous avons une bonne expérience du domaine. S'il nous faut faire appel à l'aide des forces policières, cela ne pose pas de problème car nous entretenons de bonnes relations avec toutes les autorités policières le long de la frontière.

Le sénateur Atkins: Autrement dit, peu importe à vos yeux quelle force policière assure la sécurité aux ports?

M. Lefebvre: Nous entretenons d'excellentes relations avec toutes les forces policières.

Le président: Monsieur Lefebvre, vous avez parlé tout à l'heure de la voie EXPRES. Comment l'Agence s'assure-t-elle que les personnes qui empruntent la voie EXPRES sont sûres et qu'elles le restent? Comment vous assurez-vous qu'elles ne deviennent pas corrompues ou qu'elles ne font pas l'objet de coercition ou encore qu'il n'y aura pas des gens qui emprunteront la voie EXPRES pour passer plus rapidement de part et d'autre de la frontière?

M. Lefebvre: Nous parlons aux gens qui ne sont pas sur la voie EXPRES, mais nous n'envoyons pas tout le monde subir une deuxième inspection. On peut toujours exploiter une situation, quelle qu'elle soit. Cependant, dans les voies EXPRES, certaines personnes seront référées au hasard à une deuxième inspection. Si elles ne respectent pas les règles, elles perdront leurs privilèges et nous insérerons leur nom dans notre système pour que subséquemment, elles soient référées à une deuxième inspection. Nous n'avons pas perdu les pouvoirs qui nous sont conférés d'arrêter n'importe quel voyageur à la frontière et de lui imposer une deuxième inspection. Ce sera l'un de nos principaux outils.

Les personnes qui auront été approuvées figureront dans notre système après avoir subi une vérification de sécurité qui nous aura convaincus qu'ils représentent un faible risque. Si après avoir été approuvées, nous recevons des renseignements qui laissent croire que ce n'est pas le cas, pour une raison ou une autre, nous pouvons en tout temps leur retirer les privilèges liés à la prouautorisation.

Le président: En quoi consiste une vérification de sécurité? On nous a parlé longuement des vérifications de sécurité pour le personnel des aéroports, de la vérification du CIPC, du SCRS, du lieu de résidence à tous les cinq ans peut-être, mais pas nécessairement.

Mr. Lefebvre: Four agencies negotiated security checks with the Americans. All airport personnel will receive security checks. One of those is the NEXUS program, which involves a two-digit fingerprint. If someone has a dossier, that will be an issue.

We also check five years' of residency. One of our goals was to ensure that the people who are approved are well rooted in their respective communities. We also look at employment history and records, customs records, immigration records, and records of other agencies. All of this culminates in a face-to-face interview with a customs officer or with an immigration officer but usually with a customs officer.

All in all, this gives us many ways to assure ourselves that a person is low-risk. It is open to both American and Canadian citizens. At the end of the day, Canadian officers interview Americans and American officers interview Canadians.

The Chairman: We have the frightening words "Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act." What can you tell us about that act and how will it impact on Canadians if the Americans do not significantly increase their resources at the border?

Mr. Lefebvre: This act is not —

The Chairman: The act has been passed and is due to come into effect next year.

Mr. Lefebvre: I prefer that the agency in charge of the act comment on it.

The Chairman: That will be an American agency.

Mr. Lefebvre: Yes, with apologies, could you elaborate on the act?

The Chairman: It is the Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act that requires everyone crossing an American border to register upon entry to the U.S. and again on departure from the U.S.

Mr. Lefebvre: Our agency does not have the lead in discussions with Americans on this act. However, it is certainly a concern that is taken seriously. We are quite prepared to help in negotiating a resolution to this issue. Certainly, we have been apprised of the results of the suggestions made by the task force and by the subcommittees of the task force. A subcommittee on the northern border produced a report in which they recommended exempting Canadians and suggested that we use our controls at CCRA to make this a process that would not congest the border. We are hopeful that we will find a resolution that will allow our border to continue to be fluid and the Americans to achieve their security goals.

The Chairman: I understand that, Mr. Lefebvre. My understanding is that the Department of Foreign Affairs and International Affairs is the lead agency on this issue. Is that correct?

M. Lefebvre: Quatre agences ont négocié les vérifications de sécurité avec les Américains. Tout le personnel aéroportuaire subira une vérification de sécurité. L'une de ces vérifications est intégrée au programme NEXUS, qui prévoit la prise d'empreintes digitales de deux doigts. Quelqu'un qui a un casier judiciaire aura un problème.

Nous vérifions aussi le lieu de résidence sur une période de cinq ans. L'un de nos objectifs est de nous assurer que les personnes approuvées sont bien ancrées dans leurs communautés respectives. Nous prenons aussi connaissance des dossiers et des antécédents d'emploi, des dossiers des douanes, de l'immigration et d'autres agences. Tout ce processus culmine avec une entrevue du demandeur avec un agent des douanes ou de l'immigration, mais habituellement avec un agent des douanes.

En somme, nous disposons de nombreux moyens pour nous assurer qu'une personne présente un faible risque pour la sécurité. Le processus vise tant les citoyens américains que canadiens. En bout de ligne, des agents canadiens interviewent des Américains et des agents américains interviewent des Canadiens.

Le président: La loi américaine intitulée Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act a un titre intimidant. Que pouvez-vous nous dire au sujet de la loi et de l'incidence qu'elle aura sur les Canadiens si les Américains n'augmentent pas sensiblement leurs ressources à la frontière?

M. Lefebvre: La loi n'est pas...

Le président: La loi a été adoptée et doit entrer en vigueur l'an prochain.

M. Lefebvre: Je préfère qu'un représentant de l'agence chargé d'appliquer la loi la commente.

Le président: Ce sera une agence américaine.

M. Lefebvre: Oui, mes excuses. Pourriez-vous préciser de quelle loi il s'agit?

Le président: Il s'agit de la Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act qui exige que quiconque franchit la frontière américaine pour entrer aux États-Unis ou en sortir s'enregistre à l'arrivée ou au départ.

M. Lefebvre: L'ADRC n'est pas le principal interlocuteur des Américains en ce qui concerne cette mesure. Cependant, elle n'est pas sans nous causer de sérieuses préoccupations. Nous sommes tout à fait disposés à contribuer aux négociations pour trouver une solution au problème. Évidemment, nous sommes au courant des suggestions du groupe de travail et de ses sous-comités. Un sous-comité de la frontière septentrionale a remis un rapport dans lequel il recommande d'exempter les Canadiens de l'application de la mesure. Il y est aussi proposé que notre agence utilise les moyens de contrôle dont elle dispose pour éviter toute congestion à la frontière. Nous espérons trouver une solution qui garantira la fluidité de notre frontière tout en permettant aux Américains d'atteindre leurs objectifs de sécurité.

Le président: Je comprends cela, monsieur Lefebvre. Je crois savoir que c'est le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international qui est le principal interlocuteur dans ce dossier. Est-ce exact?

Mr. Lefebvre: I am not certain of that.

The Chairman: I asked you the question because CCRA has the experience administering borders. If CCRA had a similar system in Canada, how would it slow down the system? What would happen if we did the same thing? How many more customs officers would CCRA require to keep the flow across the border the same and still collect that level of information from everyone crossing?

Mr. Lefebvre: It depends, senator, on a number of factors that have not been decided upon yet. If Canadians are exempt then, at our joint border, you are talking about .78 per cent of third-party nationals that cross the border. That is a small number. Such a system could be much more easily managed if Canadians were included in the process that we are talking about.

The Chairman: The legislation does not exempt Canadians. Therefore, the question to you is: Tell us what the problems will be if Canadians are not exempted, please. That is what we want to know before we go to the United States.

Mr. Lefebvre: If Canadians are not exempted, it is difficult to see how such a system could not create major congestion at the border.

The Chairman: If you had to manage a similar system, what multiple of time would we have in terms of waiting for people to cross the border, if you had the same resources?

Mr. Lefebvre: It would require some major investments and it would create long waiting times at the border.

The Chairman: If CCRA doubled its resources, would it solve the problem or would you have to triple or quadruple the resources to do that?

Mr. Lefebvre: It is difficult to say but it would be a major undertaking.

The Chairman: Has your office undertaken a study of how long the delays would be?

Mr. Lefebvre: It is a bit early to do such a study, although we can say, without any hesitation, that if Canadians were caught in this, it would create major problems that are unacceptable. We know that much. Until we have received further information on the shape of these controls and who will be subject to them, it is difficult to pass any definitive judgment on what might happen.

The Chairman: We are still some weeks away from going to Washington, but we would appreciate if you were to keep this as a watching file. We would also appreciate it if you could provide us with more information on what our assessment would be if we had to put a similar system in place: how many more resources would be required to keep the border open and functioning; and how much delay would be involved. That would be helpful.

M. Lefebvre: Je n'en suis pas certain.

Le président: Je pose la question parce que l'Agence a l'expérience de l'administration frontalière. Si vous appliquiez la même procédure au Canada, de quelle façon cela ralentirait-il le système? Que se passerait-il si nous faisions la même chose? Combien d'agents des douanes supplémentaires seraient nécessaires pour maintenir la circulation à son niveau actuel tout en recueillant les mêmes informations auprès de chaque voyageur?

M. Lefebvre: Cela dépend, sénateur, d'un certain nombre de facteurs dont nous n'avons pas encore convenu. En supposant que les Canadiens soient exemptés, environ 78 p. 100 de ressortissants de tiers pays franchissent notre frontière commune. C'est un petit nombre. Un tel système pourrait être géré beaucoup plus facilement si les Canadiens étaient inclus dans le processus dont nous parlons.

Le président: La mesure n'exempte pas les Canadiens. Par conséquent, je veux que vous me disiez à quels problèmes on peut s'attendre si les Canadiens ne sont pas exemptés. Voilà ce que nous voulons savoir avant d'aller aux États-Unis.

M. Lefebvre: Si les Canadiens ne sont pas exemptés, on peut certes s'attendre à une forte congestion à la frontière.

Le président: Si vous deviez gérer un système semblable, quel serait l'effet multiplicateur du temps d'attente à la frontière, en supposant que vous disposiez des mêmes ressources?

M. Lefebvre: Cela exigerait des investissements considérables et le temps d'attente à la frontière serait très long.

Le président: Si l'Agence doublait ses ressources, cela résoudreait-il le problème ou faudrait-il tripler ou même quadrupler les ressources pour y arriver?

M. Lefebvre: C'est difficile à dire, mais ce serait une lourde tâche.

Le président: Votre bureau a-t-il fait une étude des délais éventuels?

M. Lefebvre: Il est un peu tôt pour entreprendre une telle étude bien que l'on puisse déjà dire sans hésitation que si les Canadiens étaient visés, cela créerait des problèmes d'envergure qui sont inacceptables. Nous savons cela. Mais avant d'avoir d'autres informations sur la nature de ces contrôles et sur leur champ d'application, il est difficile de porter un jugement définitif sur ce qui pourrait arriver.

Le président: Nous ne partons à Washington que dans quelques semaines, mais nous vous serions reconnaissants de garder un oeil sur ce dossier. Nous aimerions aussi que vous nous fournissiez plus d'information sur les incidences de l'implantation d'un système analogue. Par exemple, l'ampleur des ressources additionnelles nécessaires pour garder la frontière ouverte et fonctionnelle, la nature des délais que cela causerait. Cela nous serait utile.

Finally, Mr. Lefebvre, coming back to the passenger name recognition information, whereby information is collected on traveller's name, date of birth, sex, citizenship, nationality, passport number, destinations, who the traveller sat with, what other places the traveller went to and how many bags were checked. That information is to be kept for six years. With whom does CCRA share this information? What confidence do you have that this information will be put to use? How will the information be used?

Mr. Lefebvre: We collect that information, principally, so that we are able to target people who come to Canada. That is one of the functions of customs.

We will keep the information to assist us in performing our primary function of allowing people to enter Canada or to identify inadmissible people trying to enter Canada. We need information that enables us to develop the targeting factors that we have mentioned. We have an intelligence function that supports the creation of high-risk targets, and so on. Thus, we need to retain the information.

We keep information for six years in other customs enforcement data banks. Perhaps it could have been five years or seven years. Six is not a magic number but we were keeping it for our other data banks. We also agreed to exchange information with the U.S. on high-risk travellers. We had discussions with them, as part of the Smart Border Declaration, and we agreed that six years was the appropriate period of time to keep such information.

We collect the information for customs purposes and we retain it for customs purposes. If we caught a terrorist, we would probably want to know his or her travelling patterns and with whom he or she travelled last year. That information could be extremely useful. It would be irresponsible not to have that information when it is necessary.

The Chairman: I understood that, sir. My question was: Do you share it with CSIS or the RCMP?

Mr. Lefebvre: The way the act is written, we collect it and retain it for us. There is another section of the act that says that customs information, in general, can be shared for specific purposes. Information can be shared with police. It can be shared with provinces for specific programs prescribed in the act under conditions prescribed in the act. We can share with police when there is an investigation in respect of a major crime. There is question whether the police will need a warrant to get the information or can they just get it. We are looking into that to ensure that we are respectful of the Charter.

En dernier lieu, monsieur Lefebvre, je voudrais revenir au dossier du passager qui renferme des renseignements tels que le nom du voyageur, sa date de naissance, son sexe, sa citoyenneté, sa nationalité, le numéro de son passeport, sa destination, ses compagnons de voyage, les autres endroits qu'il a visités et combien de valises il a enregistré. L'information en question doit être conservée pendant six ans. Avec qui l'Agence partage-t-elle ces renseignements? Dans quelle mesure êtes-vous confiant qu'elle sera utile? De quelle façon sera-t-elle utilisée?

M. Lefebvre: Nous recueillons cette information surtout pour pouvoir cibler les gens qui entrent au Canada. C'est d'ailleurs l'une des fonctions du service des douanes.

Nous la conservons pour nous aider à nous acquitter de notre mission première, c'est-à-dire autoriser les gens à entrer au Canada ou identifier des personnes inadmissibles qui essaieraient d'entrer ici. Nous avons besoin de renseignements qui nous permettent d'élaborer les facteurs de ciblage que j'ai mentionnés. Nous avons une fonction de collecte de renseignements pour appuyer la création de cibles à risque élevé, etc. Voilà pourquoi nous devons conserver ces renseignements.

Nous les gardons pendant six ans dans d'autres banques de données liées à l'administration frontalière. Cela aurait pu être cinq ans, ou sept. Six ans n'est pas un chiffre magique, mais nous les conservons dans nos autres banques de données. Nous avons également convenu de communiquer les renseignements concernant les voyageurs à haut risque aux Américains. Nous avons eu des discussions avec eux à ce sujet dans la foulée de la Déclaration sur la frontière intelligente et nous avons convenu que six ans était une durée appropriée pour conserver de tels renseignements.

Nous recueillons cette information à des fins douanières et nous les conservons à des fins douanières. Si nous pincions un terroriste, nous voudrions sans doute savoir quels ont été ses déplacements et avec qui il a voyagé au cours de l'année précédente. Cette information pourrait être extrêmement utile. Il serait irresponsable de ne pas se la procurer alors qu'elle est tellement nécessaire.

Le président: J'avais compris cela, monsieur mais ma question est la suivante: partagez-vous cette information avec le SCRS ou avec la GRC?

M. Lefebvre: Aux termes de la loi, nous la recueillons et nous la conservons pour nous. Par ailleurs, un autre article dans la loi précise que l'information douanière en général peut être partagée à des fins spécifiques, notamment avec les autorités policières. Elle peut aussi être partagée avec les provinces dans le cadre de programmes et de conditions spécifiques prescrites dans la mesure. Nous pouvons également partager cette information avec la police dans le contexte d'une enquête concernant un crime sérieux. À l'heure actuelle, la question est de savoir si la police aurait besoin d'un mandat pour obtenir cette information ou si elle y a directement accès. Nous étudions cette question pour être sûrs de nous conformer à la charte.

Perhaps the answer to your question is that this data bank is not available to others in a general way. It is our data bank for customs purposes and we will only share it in very specific cases that are specifically authorized by the statute.

The Chairman: I would like to thank the panel very much for appearing before us today. Your information has been very helpful, and you have assisted us greatly. I would like to ask if we could have our researchers come back to you with further questions between now and when we leave for Washington.

Mr. Lefebvre: Indeed.

The Chairman: We would appreciate that very much.

First responders are the men and women who first reach the scene of an emergency or disaster. They include the local police, firefighters, hazardous materials teams, paramedics, health workers and rescue workers. If the emergency or disaster is serious, the municipal first responders will be joined by non-governmental organizations such as the Red Cross, St. John's Ambulance and like groups, as well as by personnel and resources dispatched by provincial and federal governments.

The objectives of the committee are to evaluate: the contribution the federal government makes to the equipment and training of local first responders, who are mostly employees of municipalities; the access local officials have to federal assessments of the vulnerability of critical local infrastructure to terrorist attack; and the access local officials have to federal assessments of the nature and level of national security threats to their communities. Other objectives are to evaluate the nature and quality of the resources the federal government can dispatch to help a local community deal with an emergency or disaster and how quickly these resources can be moved around the country and to suggest ways the federal contribution can be enhanced and its delivery made more efficient.

This committee began its study with a briefing by officials of the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, OCIPEP. These officials gave the committee their opinion about the federal contribution. Since then, the committee has sought out the opinions of first responders themselves.

To date, the committee has heard from officials representing first responders in Toronto, and has visited first responders in Regina, Edmonton and Vancouver.

Last week the committee heard from the City of Ottawa's chief medical officer. He briefed the committee about Ottawa's plans for dealing with acts of bio-terrorism, and the relationship of his office with officials at the provincial and federal levels of government.

A number of common problems are coming into focus for the committee. For example, first responders believe that they are shut out of the federal-provincial decision-making process. Many

La réponse à votre question est sans doute que cette banque de données n'est pas ouverte à d'autres de façon générale. C'est une banque de données constituée à des fins douanières et nous partagerons l'information qui s'y trouve uniquement dans des cas précis qui sont spécifiquement autorisés par la loi.

Le président: Je remercie beaucoup le panel d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Votre contribution a été des plus difficiles. Vous nous avez énormément aidés. Seriez-vous disponible pour répondre aux questions de nos attachés de recherche d'ici à ce que nous partions pour Washington?

M. Lefebvre: Bien sûr.

Le président: Nous vous en serions très reconnaissants.

Les premiers intervenants sont les hommes et les femmes qui sont les premiers détachés sur les lieux en cas de situation d'urgence ou de catastrophe. Ce sont les agents de la police locale, les pompiers, les équipes de spécialistes des matières dangereuses, les ambulanciers, les travailleurs de la santé et les sauveteurs. Si la situation d'urgence ou la catastrophe est sérieuse, les premiers intervenants de la scène municipale seront appuyés par les membres d'organisations non gouvernementales comme la Croix-Rouge, l'Ambulance St-Jean, et cetera, ainsi que par des effectifs et des ressources dépêchés par les gouvernements fédéral et provinciaux.

L'objectif du comité est d'évaluer la contribution du gouvernement fédéral au titre de la formation et de l'équipement des premiers intervenants locaux qui sont pour la plupart des employés municipaux, l'accès des fonctionnaires locaux aux évaluations fédérales relatives à la vulnérabilité des infrastructures locales stratégiques à une attaque terroriste et à la nature ainsi qu'au niveau des menaces à la sécurité nationale dans leurs collectivités. Nous souhaitons aussi évaluer la nature et la qualité des ressources que le gouvernement fédéral peut dépêcher pour venir en aide à une communauté locale aux prises avec une situation d'urgence ou une catastrophe et déterminer avec quelle rapidité ces ressources peuvent être acheminées partout au pays et suggérer divers moyens d'améliorer la contribution fédérale et de rendre sa prestation plus efficiente.

Le comité a amorcé son étude avec une séance d'information donnée par les représentants du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, le BPIEPC. Ces derniers nous ont communiqué leur opinion au sujet de la contribution fédérale. Depuis lors, le comité a cherché à obtenir l'opinion de premiers répondants eux-mêmes.

À ce jour, nous avons entendu des représentants des intervenants de la première ligne à Toronto et nous avons visité des équipes d'intervention à Regina, Edmonton et Vancouver.

La semaine dernière, le comité a entendu le médecin chef de la ville d'Ottawa qui nous a informés au sujet des plans de la ville pour réagir aux actes de bioterrorisme et expliquer la relation de son bureau avec les représentants des autorités fédérales et provinciales.

Un certain nombre de problèmes communs sont maintenant apparents aux yeux du comité. Par exemple, les premiers intervenants sont d'avis qu'ils sont écartés du processus

of them believe that they are poorly informed about the nature and extent of the national security threats they face. Some believe they are reasonably well-equipped and trained to deal initially with many natural disasters and serious transportation accidents, but lack the confidence in their ability to handle the threat of terrorism — particularly chemical, bacteriological, radiological and nuclear attacks — because they lack the necessary training and equipment.

The committee will now hear from Dr. Ron St. John, Executive Director of the Centre for Emergency Preparedness and Response. Dr. St. John, the floor is yours.

Dr. Ron St. John, Executive Director, Centre for Emergency Preparedness and Response, Department of Health Canada: I am grateful for the opportunity to appear before you. I trust you have all received a deck that outlines my comments tonight. With your permission, I will briefly review or comment on this deck regarding the roles and responsibilities in emergency preparedness and response in the health sector. I will touch on the status of emergency preparedness and response before September 11, together with some of the advances we have made in the past 16 months; and I will try to draw some conclusions.

In terms of roles and responsibilities, it is important to recognize that all levels of government across Canada provide emergency response services. The municipalities provide front line responders; these include, as you have noted, medical care personnel and public health personnel. For example, the emergency room doctor is considered by us to be a potential front line responder.

The provinces supplement the capacities of municipalities with necessary emergency medical services and emergency social services. Our federal role is to provide leadership in our health emergency preparedness activities and to support the municipal and provincial response efforts, principally through our relationships with provinces and territories.

Health Canada does this by providing emergency response planning, training and exercises, stockpiling — I will mentioned more about that later — emergency social services, surveillance systems, epidemiological investigation support, laboratory support, bio-terrorism response capacity and quarantine and migration health services. I would like to note that Health Canada has responded on many occasions in the past to provincial and territorial requests for support in responding to public health dimensions in all kinds of emergencies.

To improve our ability to carry out our responsibilities in emergency preparedness and response, Health Canada created the centre that I direct in July 2000 as a departmental resource. We were given two mandates, one of which is to provide certain program services. I will mention just a few of these.

décisionnel fédéral-provincial. Bon nombre d'entre eux estiment être mal informés au sujet de la nature et de l'ampleur des menaces à la sécurité nationale auxquelles ils font face. Certains croient être raisonnablement bien formés et équipés pour réagir à de nombreuses catastrophes naturelles ainsi qu'à des accidents de transport graves, mais ils sont loin d'être convaincus de pouvoir répondre à une menace terroriste, particulièrement de nature chimique, bactériologique, radiologique et nucléaire en raison de leur manque de formation et d'équipement.

Nous allons maintenant entendre le Dr Ron St. John, directeur exécutif du Centre de mesures et d'interventions d'urgence. Docteur St. John, vous avez la parole.

Dr Ron St. John, directeur exécutif, Centre de mesures et d'interventions d'urgence, ministère de la Santé du Canada: Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous. Je crois que vous avez tous reçu une trousse où se trouve ma déclaration. Avec votre permission, je passerai brièvement en revue ce document pour expliquer les rôles et les responsabilités à l'égard des mesures et des interventions d'urgence dans le domaine de la santé. Je parlerai de notre état de préparation avant le 11 septembre, et je signalerai certains progrès que nous avons réalisés au cours des 16 derniers mois. Enfin, je tenterai de tirer certaines conclusions.

En ce qui concerne les rôles et les responsabilités, il faut savoir qu'au Canada, tous les ordres de gouvernement offrent des services d'intervention d'urgence. Les municipalités ont des intervenants de première ligne, qui incluent, comme vous l'avez noté, le personnel médical et les effectifs de santé publique. Par exemple, un urgentologue est considéré comme un intervenant de première ligne potentiel.

Les provinces appuient la capacité des municipalités en offrant des services médicaux et des services sociaux d'urgence. Le rôle fédéral est de diriger les activités de préparation aux situations d'urgence et de soutenir les efforts d'intervention municipaux et provinciaux, surtout par le biais de nos relations avec les provinces et les territoires.

Santé Canada joue ce rôle en offrant la planification, la formation et les exercices d'intervention d'urgence en matière de santé, la mise en réserve de stocks—et je reviendrai plus en détail là-dessus tout à l'heure—, des services sociaux d'urgence, des systèmes de surveillance, un soutien épidémiologique, un soutien aux laboratoires, une capacité d'intervention en cas de bioterrorisme ainsi que des services de quarantaine et de migration. Je signale que Santé Canada a répondu à maintes reprises aux demandes de soutien provinciales et territoriales concernant les dimensions de la santé publique des urgences.

C'est en vue d'améliorer notre capacité de nous acquitter de nos responsabilités en matière de mesures et d'interventions d'urgence que Santé Canada a créé en juillet 2000, comme ressource de Santé Canada, le centre que je dirige. Son mandat comporte deux volets dont l'un consiste à fournir certains services de programmes dont je ne mentionnerai que quelques-uns.

We are responsible for the Quarantine Act. We are responsible for the importation permits for dangerous pathogens, as well as for laboratory safety across the country. We provide services in travel medicine for travelling Canadians for their protection overseas — and a long list of other services.

I would like to focus on our emergency preparedness and response activities, where our goal is to develop an integrated federal, provincial and territorial public health emergency preparedness disaster response capacity.

When the centre was first formed, we immediately looked at a classification system for disasters; and they fall rather neatly into two categories. Natural disasters are self-explanatory and I am fond of saying that this is the bread and butter of our centre. We know that there is 100 per cent probability of a natural disaster in Canada somewhere every year. Last fall, it was forest fires in Alberta that we were involved in. Before that, in 2001, it was the 47,000 passengers that were stranded in the Atlantic Provinces. We have a long history of response to familiar disasters, including the ice storm — and I could name many others.

The human-cause disasters we categorize as accidental because, from time to time, we do have the railway car that overturns and creates a chemical spill danger for the population. Finally, there is the malicious category encompassing the so-called CBRN — chemical, biological and radionuclear — agents that might be used in a terrorist attack.

We also look at four pillars of emergency response: prevention; preparedness for consequence management; response to consequences; and recovery. I have tried to indicate by the size of the letters the sectors I think are most heavily involved. For example, in prevention, security resources in the country are actively trying to increase our security and prevent an event from happening. The health component is rather low. We do have the Global Public Health Intelligence Network, or GPHIN. GPHIN provides real-time monitoring of all infectious disease outbreaks all over the world. It is a uniquely Canadian system developed over the last four years in collaboration with the World Health Organization. This system provides the World Health Organization with 45 per cent of all the information they have about what is going on in the world.

When it comes to preparedness for consequence management — in other words, when the security fails and something happens — the health sectors are heavily involved, as well as in the response to the consequences themselves.

We developed some basic planning premises in our centre. It is not particularly exciting, revealing or unusual to say that a CBRN event or other disaster is local, first and foremost. However, that premise must be established because it is important for

Nous sommes responsables de l'application de la Loi sur la quarantaine, de la délivrance de permis d'importation de dangereux pathogènes, ainsi que de la sécurité dans les laboratoires du pays. Nous offrons aussi des services médicaux aux Canadiens qui voyagent afin d'assurer leur protection à l'étranger, ainsi que de multiples autres services.

J'aimerais m'attacher aux activités liées aux mesures et aux interventions d'urgence. À cet égard, notre objectif est de développer une capacité fédérale-provinciale-territoriale intégrée de préparation et d'intervention pour les urgences de la santé publique.

Dès que le centre a été créé, nous avons élaboré sans délai un système de classification pour les catastrophes. Ces dernières se répartissent clairement en deux catégories: premièrement, les catastrophes naturelles, qui se passent d'explication et dont j'aime bien dire qu'elles sont le pain quotidien du centre. Nous savons qu'il existe une probabilité de 100 p. 100 qu'il se produise une catastrophe naturelle quelque part au Canada tous les ans. L'automne dernier, ce furent les incendies de forêt en Alberta. Avant cela, en 2001, 47 000 passagers ont échoué dans les provinces Atlantiques. Nous avons une longue tradition de réponse à des catastrophes familières, dont la tempête de verglas, pour ne nommer que celle-là.

Deuxièmement, il y a les catastrophes d'origine humaine de nature accidentelle. Ainsi, de temps à autre, un wagon de chemin de fer renverse ce qui provoque un déversement de produits chimiques dangereux pour la population. Enfin, il y a des catastrophes causées par la malveillance et où l'on a affaire aux agents CBRN, comme nous les appelons, c'est-à-dire les agents chimiques, biologiques, radioactifs et nucléaires propres à une attaque terroriste.

Nous avons également identifié quatre piliers de l'intervention d'urgence: la prévention; la préparation pour la gestion des conséquences; la réponse aux conséquences; et la reprise. J'ai essayé d'indiquer au moyen de la taille des lettres les secteurs où nous sommes à mon avis le plus présents. Par exemple, en matière de prévention, le volet sécurité cherche activement à accroître notre sécurité et à empêcher qu'un événement malheureux se produise. Le volet santé est assez discret. Nous pouvons compter sur le Réseau d'information sur la santé mondiale ou RISM qui assure une surveillance en temps réel de tous les foyers de maladies infectieuses dans le monde entier. Il s'agit d'un système unique mis au point par des scientifiques canadiens depuis quatre ans en collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé. Ce système fournit à l'OMS 45 p. 100 de toute l'information dont elle dispose au sujet de la situation dans le monde.

En ce qui a trait à la préparation pour la gestion des conséquences, lorsque la sécurité est battue en brèche et qu'un incident se produit, le secteur de la santé joue un rôle de premier plan, de même que dans le cas de la réponse aux conséquences elles-mêmes.

Le centre a aussi énoncé les prémisses de la planification. Il n'est peut-être pas particulièrement enthousiasmant, révélateur ou extraordinaire de dire qu'un événement CBRN ou une catastrophe est un événement local avant tout. Toutefois, il

municipalities to assume some responsibility for their response capacity. When that response capacity is exhausted at the municipal level, we expect municipalities to turn to the provinces for additional support. Subsequently, if the province's resources are exhausted, they turn to Health Canada.

Health Canada's role is supportive of the provinces and territories. We plan a federal response, which is to deliver everything we can and have anywhere in the country within 24 hours. We also plan for the rapid detection, diagnosis and response to an event. We have been building on the existing public health emergency services and infrastructures that already exist across the country. On page 6, you can see a schematic representation of that.

At the local level, municipal resources are assigned in response to an affected community, followed by provincial and Health Canada input. It is important to note that most public health emergencies are dealt with locally, without our involvement. Most CBRN events have been dealt with locally: the suspicious packages, the letters with powders, et cetera. Even the malicious release of a tear gas canister in the subway in Montreal did not involve us. City authorities were able to cope with that event. Federal involvement comes when those capacities are exceeded, for example, floods in Manitoba or Quebec, ice storms, et cetera.

In the past 16 months, we have made considerable advances in Health Canada. We organized those along the lines of an acronym we call SLOT — supplies, laboratory, organization and training. Under supplies, we added an antibiotic, chemical antidote, supplies and equipment to our national emergency stockpile system. This is a \$330-million emergency supply of medical supplies — an entire system spread out across the country, consisting of seven warehouses, including a principal warehouse in Ottawa and 1,600 caches of emergency medical supplies, managed jointly by provinces and territories.

We reorganized our national emergency stockpile warehouse system to ensure it was strategically located to meet our 24-hour commitment. We have also established a new emergency operations centre in Health Canada, which is state-of-the-art.

In laboratories, the Canadian Public Health Laboratory Forum, created by our National Microbiology Laboratory in Winnipeg, has spearheaded a three-tiered rapid laboratory diagnosis system. The three tiers involve hospital labs across the country, the provincial public health labs and our level 4 laboratory in Winnipeg. In my own centre, we have a new

convient d'affirmer cette prémisse si l'on veut que les municipalités sachent qu'il leur incombe de fournir une réponse. Une fois la capacité de réponse épuisée au niveau municipal, les municipalités se tourneront vers les provinces pour obtenir un appui additionnel. Par la suite, advenant l'épuisement des ressources provinciales, les autorités se tournent vers Santé Canada.

Le rôle de Santé Canada consiste à soutenir les provinces et les territoires. Nous planifions une intervention fédérale qui assure la prestation de nos services partout au pays dans un délai de 24 heures. Nous élaborons également des plans afin d'assurer une détection, un diagnostic et une intervention rapides face à un événement. Nous avons misé sur les services de santé publique et d'urgence ainsi que sur les infrastructures qui existent déjà partout au pays. À la page 6 du document, vous pouvez voir une représentation schématique de cette réalité.

Au niveau local, les ressources municipales sont mises à contribution pour venir en aide à une collectivité touchée par une catastrophe. L'intervention des autorités provinciales et de Santé Canada suit. Il importe de noter que la plupart des urgences en santé publique sont réglées localement, sans que l'on fasse appel à nous. La plupart des événements CBRN survenus jusqu'à maintenant, paquets suspects, lettres contenant diverses poudres, etc., ont été traités par les autorités locales. Même lorsqu'une capsule de gaz lacrymogène a été répandue par une personne malveillante dans le métro de Montréal, on n'a pas fait appel à nos services. Les autorités municipales ont été en mesure de maîtriser la situation. Le gouvernement fédéral intervient uniquement lorsque les capacités locales sont dépassées, par exemple lors des inondations au Manitoba ou de la tempête de verglas, au Québec.

Depuis 16 mois, Santé Canada a réalisé des progrès considérables. Nous les avons réunis sous l'acronyme FLOF, soit fournitures, laboratoires, organisation et formation. Pour ce qui est des fournitures, nous avons ajouté des antibiotiques, des antidotes chimiques et de l'équipement à notre Réserve nationale de secours. Il s'agit d'une réserve d'urgence de fournitures médicales d'une valeur de 330 millions de dollars. Cette réserve, qui est disséminée partout au pays, compte sept entrepôts, dont un entrepôt principal à Ottawa et 1 600 dépôts de fournitures médicales d'urgence gérées conjointement par les provinces et les territoires.

Nous avons réorganisé le système d'entrepôts de la Réserve nationale de secours pour s'assurer qu'ils sont situés stratégiquement afin de pouvoir respecter notre engagement d'intervention dans les 24 heures. Nous avons aussi créé un nouveau centre de mesures d'urgence des plus modernes à Santé Canada.

En ce qui concerne les laboratoires, le Forum canadien des laboratoires de santé publique, créés sous l'égide de notre Laboratoire nationale de microbiologie, à Winnipeg, a présidé à la création d'un nouveau laboratoire de diagnostic rapide à trois volets. Ces trois volets sont les laboratoires des hôpitaux dans tout le pays, les laboratoires provinciaux de santé publique et

level 3 biosafety lab, reconstructed to carry out our duties and functions for laboratory safety. We also have a stronger bioterrorism response capacity in laboratories across the country.

The Chairman: What is a level 3 lab?

Dr. St. John: Depending on the danger of the pathogen, laboratories are classified as level 2, 3, or 4. Each level requires an increasing level of sophistication for containing that laboratory and protecting the safety of the workers there. A level 2 lab is a routine diagnostic laboratory such as you might find in any hospital. A level 3 laboratory has a higher level of containment safety. All provincial laboratories are level 3. We have one level 4 laboratory in Winnipeg.

Senator Banks: There is no level 1.

Dr. St. John: There used to be, but not anymore. In our organization, we have enhanced our surveillance capacity for the biological agents on the Centre for Disease Control "A" list. We have improved our planning and exercising; for example, our Federal Nuclear Emergency Plan, for which Health Canada is the lead agency, has carried out numerous exercises in the recent past. A special example of our planning is the creation of a revised national smallpox contingency plan and a pandemic influenza plan. We have increased our counter-terrorism capacity in the centre by employing experts in the field. Our food and drug regulatory capacity has also improved.

In training, we have already carried out several training courses for public health first responders under the OCIEP umbrella, in conjunction with six other partners.

On the federal, provincial and territorial level, I would like to mention that Health Canada has a long tradition of collaboration with provincial and territorial health jurisdictions. Shortly after September 11, the deputy ministers of health created a special task force on emergency preparedness and response. The taskforce tabled 31 recommendations after an exhaustive review of the health sector, last June. They tabled them with a three-year plan to implement those 31 recommendations, aimed at creating a seamless, collaborative and cooperative emergency planning and response capacity across all jurisdictions.

The 31 recommendations fall into the five areas that are outlined on this slide. We have already made significant progress on many of those fronts, some are still in the process and some are yet to come.

notre laboratoire de niveau 4 à Winnipeg. Dans le centre que je dirige, il existe un nouveau laboratoire de biosécurité de niveau 3 qui a été complètement réaménagé pour nous permettre de nous acquitter de notre mission en ce qui concerne la sécurité des laboratoires. Nous avons également une meilleure capacité d'intervention en cas de bioterrorisme.

Le président: Qu'est-ce qu'un laboratoire de niveau 3?

M. St. John: Selon le danger de l'agent pathogène, les laboratoires sont classés de niveau 2, 3 ou 4. Chaque niveau exige un degré plus élevé de perfectionnement quant au confinement du laboratoire et à la protection des travailleurs qui s'y trouvent. Un laboratoire de niveau 2 est un laboratoire de diagnostic courant comme ceux que l'on trouve dans un hôpital. Un laboratoire de niveau 3 a un degré plus élevé de confinement sécuritaire. Tous les laboratoires provinciaux sont de niveau 3. Nous avons un laboratoire de niveau 4 à Winnipeg.

Le sénateur Banks: Il n'y a pas de niveau 1.

M. St. John: Il y en a déjà eu, mais plus maintenant. Dans notre organisation, nous avons renforcé notre capacité de surveillance des agents biologiques qui figurent sur la liste «A» du Centre de lutte contre les maladies. Nous avons amélioré notre planification et nos procédures; par exemple, notre plan fédéral en cas d'urgence nucléaire, dont Santé Canada assume la responsabilité principale, a donné lieu à de nombreux exercices récemment. Un exemple spécial de notre planification est la création d'un plan d'intervention national d'urgence révisé de lutte contre la variole, et d'un plan en cas de pandémie de grippe. Nous avons accru notre capacité de lutte contre le terrorisme en employant des experts dans ce domaine. Notre capacité de réglementation des aliments et drogues a également été renforcée.

Dans le domaine de la formation, nous avons déjà dispensé plusieurs cours de formation aux premiers intervenants en santé publique sous l'égide du BPIEPC, conjointement avec six autres partenaires.

Aux niveaux fédéral, provincial et territorial, je voudrais préciser que Santé Canada a une longue tradition de collaboration avec les autorités provinciales et territoriales de la santé. Peu après le 11 septembre, les sous-ministres de la Santé ont créé un groupe de travail spécial sur la préparation aux situations d'urgence et l'organisation des secours. Ce groupe de travail a formulé 31 recommandations en juin dernier après avoir fait une étude approfondie du secteur de la santé. Ces 31 recommandations sont assorties d'un échéancier de trois ans visant à créer une capacité de planification et d'intervention harmonieuse, marquée par la collaboration et la coopération entre toutes les instances.

Les 31 recommandations correspondent aux cinq domaines énoncés sur cette acétate. Nous avons déjà réalisé d'importants progrès sur beaucoup de ces fronts, dans certains cas les mesures sont encore en cours d'élaboration, d'autres sont encore à l'étude.

The task force was continued as a federal-provincial-territorial network on emergency preparedness and response. Our centre is responsible for secretariat support to that network, which met as recently as February 5 in Winnipeg to review some of our activities, including the 31 recommendations.

The Global Health Security Action Group is another international group that is the working secretariat in support of the ministers of health of the G7 countries and Mexico. We are active participants in the international dimensions of emergency preparedness and response.

In conclusion, I feel strongly that the municipal, provincial and territorial health departments have enhanced their emergency response capacity. I believe that Health Canada has clarified its roles and responsibilities, and has invested to strengthen its preparedness and response capability. We are working with our provincial and territorial partners to improve health emergency preparedness and response capability. We consult extensively with scientists, subject experts, the minister's advisory committee on CBRN and internationally with the U.S. I would digress to say that hardly a week goes by that we are not in contact with our technical partners in the United States, in the Department of Health and Human Services and in the Centers for Disease Control and Prevention in Atlanta. We have a nine-point action plan already underway with the United States to strengthen biosecurity across the borders.

We are prepared to respond to the health consequence of a CBRN incident in Canada today to safeguard the health of the public. This is an ongoing, dynamic process, and the work of our centre is to make it better.

Senator Forrestall: Later this month or early next month, we will visit Washington. We hope to be talking to the people who are involved in this. We would certainly appreciate any elaboration you can give us on the border itself, as well as the trans-border pursuit of delivery across our borders with the United States.

First, I would like you to expand a little on your assessment of the needs province-by-province and major city by major city. We had an opportunity to have conversations and exchange of information with the police and health officials in Toronto. We have been on the ground in Regina, Edmonton, and Vancouver, and most of us have had a look at our own local situations. We have been pleased with what we have seen and what they are doing on their own. Edmonton has a scope from the North Pole halfway to Calgary.

Could you give us your assessment of generally how much more needs to be done to bring them up to a level that makes you confident as a director of a first responder nationally?

Le groupe de travail a été transformé en réseau fédéral-provincial-territorial sur les mesures et les interventions d'urgence. Notre centre est responsable du secrétariat qui offre le soutien administratif à ce réseau, lequel s'est réuni aussi récemment que le 5 février à Winnipeg pour passer en revue certaines de nos activités, notamment sur les 31 recommandations.

Le Groupe d'action mondial de sécurité et d'hygiène est un autre groupe international qui constitue le secrétariat appuyant les ministres de la Santé des pays du G7 plus le Mexique. Nous participons activement aux dimensions internationales du dossier des mesures et des interventions d'urgence.

En conclusion, je suis fermement convaincu que les services de santé municipaux, provinciaux et territoriaux ont amélioré leur capacité d'intervention d'urgence. Je crois que Santé Canada a clarifié ses rôles et responsabilités et a investi pour renforcer sa capacité de préparation et d'intervention. Nous travaillons avec nos partenaires provinciaux et territoriaux pour rehausser la capacité de préparation et d'intervention d'urgence en matière de santé. Nous consultons intensivement les scientifiques et autres experts, le comité consultatif du ministre sur les incidents CBRN et à l'échelle internationale avec nos homologues américains. Je ferai ici une digression pour dire qu'il s'écoule rarement une semaine sans que nous soyons en contact avec nos partenaires techniques aux États-Unis, au département de la santé et des services à la population, et aux Centres de lutte contre la maladie et de prévention à Atlanta. Nous avons déjà commencé à travailler avec les États-Unis à un plan d'action en neuf points pour renforcer la biosécurité de part et d'autre de la frontière.

Nous sommes prêts à répondre aux conséquences pour la santé d'un incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire au Canada pour protéger la santé du public. Il s'agit d'un processus dynamique permanent. Notre travail consiste à l'améliorer.

Le sénateur Forrestall: À la fin du mois ou au début du mois prochain, nous allons nous rendre à Washington. Nous espérons avoir des entretiens avec les gens qui s'occupent de ce dossier. Nous vous serions certes reconnaissants si vous pouviez nous donner des détails sur la frontière elle-même, et aussi sur la prestation transfrontières des services, de part et d'autre de notre frontière avec les États-Unis.

Premièrement, je voudrais que vous nous en disiez un peu plus long sur votre évaluation des besoins province par province et pour les principales villes. Nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec des représentants de la police et des services de santé de Toronto. Nous sommes allés sur le terrain à Regina, Edmonton et Vancouver et la plupart d'entre nous ont examiné ce qui se fait dans nos propres patelins. Ce que nous avons vu nous a plu; la région d'Edmonton va du pôle Nord jusqu'à mi-chemin entre Edmonton et Calgary.

Pourriez-vous nous dire quelle est votre évaluation de ce qu'il reste à faire, de façon générale, pour que les mesures soient d'un niveau susceptible de vous mettre en confiance, en tant que directeur du service qui est le premier intervenant à l'échelle nationale?

Dr. St. John: I feel that the level of preparedness and response capacity is not even across the country at the present time. Some areas are farther along than others. For example, the Municipality of Ottawa-Carleton has been one of the leaders in emergency preparedness and planning to deal with the health consequences of a CBRN event.

There are certain areas that still require work. For example, on our national smallpox contingency plan, we are prepared to provide financial support to the provinces and territories for doing their side of the planning to carry out their 11 roles and responsibilities identified for provincial and territorial jurisdictions in that plan. For smallpox, we are at the beginning of planning, but for other areas, we are much further along in our planning.

Also, there has been a long-standing infrastructure in place across Canada in the public health sector for responding to disease outbreaks. An outbreak of smallpox or an outbreak of anthrax is an infectious disease outbreak. There is a long tradition in history of municipal, provincial and federal responses harmonized and coordinated in such a way as to contain the disease — for example, the Walkerton outbreak and many others I could mention. There is still room to get everyone up to speed, and the 31 recommendations from the FPT network deal with that.

Senator Forrestall: You cited Ottawa-Carleton, however, you did not mention Gatineau. This has come up in other areas. Is it difficult or almost impossible to have that full coordination because of the river and the vulnerability of communication?

Dr. St. John: I should have been more accurate and talked about the National Capital Region. The National Capital Region response team is a mix of federal, provincial and local people, in part, because the federal government is here. As an example, the level 3 laboratory mentioned is the biological component of the national capital response.

Senator Forrestall: Could you discuss cross-border activities?

Dr. St. John: We have a nine-point program already underway with our colleagues in the United States. It begins with an exchange of key personnel. On April 2, we will be going with about 15 federal representatives to Washington to get a thorough briefing on how systems work between the federal government and the state health departments in response to the health dimensions of a disaster.

On April 4, the American contingent will visit us in Ottawa for the same purpose. About five activities are underway in the area of pandemic influenza planning. This is planning for the possible — not necessarily human caused — natural event of a serious epidemic of influenza.

M. St. John: J'ai le sentiment que le niveau de préparation et la capacité d'intervention ne sont pas uniformes d'un bout à l'autre du pays à l'heure actuelle. Certaines régions sont plus avancées que d'autres. Par exemple, la municipalité d'Ottawa-Carleton a été un chef de file en matière de mesures et d'interventions d'urgence et de planification pour affronter les conséquences sur la santé d'un événement chimique, biologique ou nucléaire.

Dans certains domaines, il reste du travail à faire. Par exemple, pour notre plan national d'intervention en cas de variole, nous sommes disposés à fournir une aide financière aux provinces et aux territoires pour qu'ils se chargent des 11 rôles et responsabilités qui sont assignés dans ce plan aux instances provinciales et territoriales. Dans le dossier de la variole, nous en sommes au début de la planification, mais dans d'autres dossiers, nous sommes beaucoup plus avancés.

De plus, il y a depuis longtemps une infrastructure en place d'un bout à l'autre du Canada dans le secteur de la santé publique pour intervenir en cas de flambée de cas de diverses maladies. Quand on est en présence d'une flambée de cas de variole ou de charbon, ce sont là des maladies infectieuses. Il y a une longue tradition d'interventions municipales, provinciales et fédérales, harmonisées et coordonnées de manière à enrayer la propagation de la maladie, par exemple dans le cas de Walkerton et bien d'autres que je pourrais citer. Il y a place pour de l'amélioration et les 31 recommandations du Groupe de travail fédéral-provincial portent justement là-dessus.

Le sénateur Forrestall: Vous avez cité Ottawa-Carleton, mais vous n'avez pas mentionné Gatineau. Cette question a été soulevée dans d'autres domaines. Est-il difficile ou quasi impossible d'avoir une coordination complète à cause de la rivière et de la vulnérabilité des communications?

M. St. John: J'aurais dû être plus précis et parler plutôt de la région de la capitale nationale. L'équipe d'intervention de la région de la capitale nationale comprend des représentants des autorités fédérales, provinciales et locales, en partie parce que le gouvernement fédéral est présent ici. À titre d'exemple, le laboratoire de niveau 3 dont j'ai parlé est la composante biologique de l'équipe d'intervention de la capitale nationale.

Le sénateur Forrestall: Pourriez-vous nous parler des activités transfrontalières?

M. St. John: Nous avons un programme en neuf points qui est déjà en cours de réalisation de concert avec nos collègues des États-Unis. Cela commence par un échange de personnel clé. Le 2 avril, nous allons nous rendre à Washington avec une quinzaine de représentants fédéraux pour obtenir un briefing complet sur le fonctionnement des systèmes entre le gouvernement fédéral et les départements de la santé des États, pour ce qui est de la dimension relative à la santé en cas de catastrophe.

Le 4 avril, le contingent américain viendra nous voir à Ottawa pour la même raison. Environ cinq activités sont en cours dans le domaine de la planification en cas de pandémie de grippe. Il s'agit de planifier les mesures d'urgence en cas d'une grave épidémie de grippe qui ne serait pas nécessairement provoquée délibérément, mais qui pourrait aussi être naturelle.

On February 28, our joint emergency operation centre will have a one-hour exercise in which we go live between the United States and Canada to test our communications links and abilities in the health second. We already know they work reasonably well because within an hour and a half of the planes crashing into the towers I was in contact with my counterpart in the United States to offer whatever assistance our national stockpile system could offer.

There is an exercise called "Topoff Two," which is a major exercise on the American side. We have been participating actively in the health planning of that exercise. It will take place in May. There will be an international smallpox communications exercise in June, under the umbrella of the G7 ministers, plus Mexico. That includes the United States and Canada. Canada has the lead in planning that exercise.

We are contemplating a legal project with legal experts from both sides of the border to look at medical practice laws, to see what might be the barriers and limitations to exchanging medical personnel in the middle of a disaster. As you know, medical practice laws are really provincial laws, as they are in the United States where they are state laws, and so how does that relate to federal interactions for disasters.

Our national microbiology laboratory will be in Atlanta with a series of other laboratories to actually test our laboratory diagnostic capacity against the real live virus. As you probably know, the smallpox virus is only stored in the Centers for Disease Control in Atlanta and in Russia.

We are looking also to a smallpox agreement — in the event of a case of smallpox in Canada or the United States, how each will coordinate and respond to that. Finally, there is a meeting in Washington at the end of April between bio-safety experts on the control of the movement of biological agents across borders.

Senator Forrestall: I appreciate that. You have a heavy workload and schedule. Do you have enough funding to do what you would like to do? I am concerned particularly when you say within 24 hours you can have whatever you have available where it is needed. Do we have enough in the major cities to give you the luxury of 24 hours?

Dr. St. John: We are confident that our national emergency stockpile system can deliver our commitment. As an example, when I talked about the strategic placement of our warehouses, 9/11 brought home the fact that we had not strategically placed our warehouses, following a decade of cuts in budget to the national supply. To economize we had joined forces with Canadian Forces bases in National Defence and we were storing a considerable number of our emergency stockpile in

Le 28 février, notre centre opérationnel d'urgence conjoint tiendra un exercice d'une heure, en temps réel, entre les États-Unis et le Canada, pour tester nos communications et nos capacités de détachement en matière de santé. Nous savons déjà que le système fonctionne raisonnablement bien parce que moins d'une heure et demie après l'écrasement des avions contre les tours, j'étais en contact avec mon homologue des États-Unis pour lui offrir toute l'aide que nous pourrions lui apporter grâce à nos stocks à l'échelle nationale.

Il y a un exercice qui s'appelle Topoff deux; c'est un exercice important du côté américain. Nous avons participé activement à la planification de la dimension santé de cet exercice. Il aura lieu en mai. Il y aura en juin un exercice international de communication dans le dossier de la variole, sous l'égide des ministres du G7 plus le Mexique. Cela comprend les États-Unis et le Canada. C'est le Canada qui a été le chef de file pour planifier cet exercice.

Nous envisageons un projet juridique faisant appel à des juristes des deux pays pour examiner la législation en matière d'exercice de la médecine, pour voir quels pourraient être les obstacles et les contraintes quant à l'échange de personnel médical au beau milieu d'une catastrophe. Comme vous le savez, la pratique de la médecine est régie par des lois provinciales, comme c'est également le cas aux États-Unis où ce sont les États qui légifèrent en la matière, et il faut donc voir en quoi cela peut influencer sur l'interaction entre les deux fédérations en cas de catastrophe.

Notre laboratoire national de microbiologie ira à Atlanta, avec toute une série d'autres laboratoires, pour mettre concrètement à l'épreuve notre capacité de diagnostic; les spécialistes travailleront alors avec le véritable virus vivant. Comme vous le savez probablement, le virus de la variole est stocké seulement au Centre de lutte contre la maladie d'Atlanta et en Russie.

Nous envisageons aussi de conclure une entente dans le dossier de la variole, pour préciser comment chacun réagirait et coordonnerait l'intervention s'il se trouvait un cas de variole au Canada ou aux États-Unis. Enfin, il y aura une rencontre à Washington à la fin avril de spécialistes de la biosécurité qui discuteront du contrôle du mouvement d'agents biologiques de part et d'autre de la frontière.

Le sénateur Forrestall: Je vous remercie pour cette réponse. Vous avez une charge de travail et un calendrier très chargés. Avez-vous suffisamment de fonds pour faire tout ce que vous aimeriez faire? Je m'inquiète particulièrement quand vous dites qu'en 24 heures, vous pouvez avoir sur place tout ce qui est à votre disposition. Avons-nous des ressources suffisantes dans les grandes villes pour vous donner le luxe de ce délai de 24 heures?

M. St. John: Nous sommes confiants que notre réserve nationale de secours en cas d'urgence peut nous permettre de respecter nos engagements. Par exemple, quand j'ai parlé de l'emplacement stratégique de nos entrepôts, les événements du 11 septembre nous ont fait prendre conscience du fait que nous n'avions pas disposé stratégiquement nos entrepôts, à la suite d'une décennie de compressions budgétaires touchant l'approvisionnement national. Pour économiser, nous avons

Canadian Forces supply depots. With the results of 9/11 and investments by the Government of Canada in Health Canada, we have invested heavily in repositioning those warehouses strategically. For example, prior to September 11, there was no warehouse west of the Rockies, but there is one now.

Senator Forrestall: Is there one in Prince Edward Island?

Dr. St. John: No. There is one in Halifax.

Senator Forrestall: Is that good enough?

Dr. St. John: There is a special depot in St. John's in the event there is fog.

Senator Forrestall: You fellows are fairly important in the scheme of things.

Senator Meighen: One of my questions is following on the question of budget. Obviously, your budget has increased since 9/11. Can you give us some indication of the magnitude?

Dr. St. John: I have been in the enviable position as a lifelong public servant to actually enjoy a tripling of my budget rather than a cutting of my budget. The funds have come from various sources. We receive considerable funding from the Public Security and Anti-terrorism Committee — the Manley committee. We received a significant amount of funding through the OCIPEP umbrella for training, because OCIPEP was given the lead in training across all disciplines. We have also received funding from the CBRN research and technology initiative spearheaded by National Defence. In a way, it is a partnership across those areas.

We are participating with OCIPEP in a "catch-your-breath" review of the situation, looking at such things as sustainability of the effort, leadership, other areas and what is the way forward for the federal government. Health Canada is participating in that discussion.

As we near our budgeting for the coming fiscal year, we are actively reviewing our capacities and some of our limitations from the past two fiscal years.

Senator Meighen: OCIPEP stands for Office of Critical Infrastructure, Protection and Emergency Preparedness; is that correct?

Dr. St. John: Yes, that is correct.

Senator Meighen: From what you say, my impression is that you have an excellent working relationship with OCIPEP; is that correct?

Dr. St. John: We have a very close working relationship with OCIPEP, yes.

joint nos forces avec les bases des Forces canadiennes de la Défense nationale et nous entreposons une proportion considérable de nos stocks d'urgence dans les dépôts des Forces canadiennes. À la suite du 11 septembre et des investissements consentis par le gouvernement du Canada dans Santé Canada, nous avons investi beaucoup d'argent pour repositionner stratégiquement nos entrepôts. Par exemple, avant le 11 septembre, il n'y avait aucun entrepôt à l'ouest des Rocheuses, mais il y en a un maintenant.

Le sénateur Forrestall: Y en a-t-il un à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. St. John: Non. Il y en a un à Halifax.

Le sénateur Forrestall: Est-ce suffisant?

M. St. John: Il y a un dépôt spécial à St. John's au cas où il y aurait du brouillard.

Le sénateur Forrestall: Les membres de votre équipe ont une importance relativement considérable dans tout cela.

Le sénateur Meighen: L'une de mes questions fait suite à ce que vous avez dit au sujet du budget. Il est évident que votre budget a augmenté depuis le 11 septembre. Pourriez-vous nous donner une idée de l'ampleur de l'augmentation?

M. St. John: J'ai travaillé dans la fonction publique toute ma vie, et je suis dans la situation enviable d'avoir vu mon budget tripler au lieu d'être diminué. Les fonds viennent de diverses sources. Nous recevons des fonds considérables du comité de la sécurité publique et de la lutte contre le terrorisme, le comité Manley. Nous avons aussi reçu un montant important par l'entremise du BPIEPC pour la formation, parce que le BPIEPC s'est vu confier le rôle principal pour la formation dans toutes les disciplines. Nous avons également reçu de l'argent pour la recherche sur les incidents CBRN et pour l'initiative technologique dont la Défense nationale a pris l'initiative. D'une manière, c'est un partenariat de tous ces divers intervenants.

Nous participons de concert avec le BPIEP à un examen général, un survol de la situation; nous examinons notamment la capacité de soutenir l'effort, le leadership, d'autres domaines et aussi ce que l'on devrait attendre du gouvernement fédéral. Santé Canada participe à cette discussion.

Comme la date du budget pour notre prochaine année financière se rapproche, nous examinons activement nos capacités et certaines de nos limitations des deux dernières années.

Le sénateur Meighen: Le sigle BPIEPC signifie Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, n'est-ce pas?

M. St. John: Oui, c'est bien cela.

Le sénateur Meighen: D'après ce que vous dites, j'ai l'impression que vous avez d'excellentes relations de travail avec le BPIEPC, n'est-ce pas?

M. St. John: Nous avons des relations de travail très étroites avec le BPIEPC, en effet.

Senator Meighen: Training is a particular bugbear of mine. You do not go far without the training in times of emergency. How far advanced are you in terms of the training that has been conducted with the various provincial and municipal agencies across the country; are we halfway there?

Dr. St. John: I should like to describe the effort in two tracks. First, we continued the training that we have done traditionally and that we re-emphasized in the immediate period after September 11. For example, in December, we called together the public health community across Canada to undergo training in how one would carry out a rapid outbreak investigation under an emergency and disaster scenario where we need rapid answers from our epidemiological experts on how a disease spreads, in what directions and how fast. We carried out a pilot training course for the quarantine officers.

We have been working towards establishing health emergency response teams. This is a province and territory-based, but mobile, medical and public health response force patterned after the American emergency teams that would be able to move from province to province if required to support a local community whose medical community might be devastated or exhausted from the disaster. We carried out a health emergency response team, or HERT, training course on a pilot basis on a separate track.

The OCIPEP track worked on inserting the health component into first responder training for orientation purposes, for intermediate, advanced and specialty expertise training. We have brought to OCIPEP the health dimensions of consequence management in the training area.

Senator Meighen: If there were — God forbid — a severe earthquake in Vancouver that was beyond the capabilities of municipal and provincial authorities. Presumably, then, your assistance would be required. Who makes the judgment on that? Who receives the request from the local authorities?

Dr. St. John: It is at the call of the province to call on us to support the disaster relief effort.

Senator Meighen: Do you say, "ready aye ready," or are you entitled to say, "We are not so sure it is that severe"?

Dr. St. John: No, senator, we are ready and we respond to the provinces.

Senator Meighen: If the province says the problem is beyond their capabilities and they need your help, you are there, no questions asked; is that correct?

Dr. St. John: Yes, that is correct

Le sénateur Meighen: La formation me tracasse particulièrement. Dans une situation d'urgence, on n'aboutit pas à grand-chose en l'absence de formation. Où en êtes-vous dans le dossier de la formation qui a été dispensée de concert avec les divers organismes provinciaux et municipaux d'un bout à l'autre du pays; en sommes-nous à la moitié de l'exercice?

M. St. John: Je voudrais décrire cet effort en deux volets. Premièrement, nous avons poursuivi la formation que nous faisons traditionnellement et que nous avons renforcée dans la période suivant immédiatement le 11 septembre. Par exemple, en décembre, nous avons convoqué une réunion de la communauté de la santé publique de tout le Canada pour suivre une formation sur la manière de procéder à une enquête rapide en cas d'apparition d'une maladie et dans un scénario d'urgence et de catastrophe où il nous faudrait obtenir rapidement des réponses de nos experts en épidémiologie pour comprendre comment une maladie se propage, dans quelle direction et à quel rythme. Nous avons fait une formation pilote pour les agents chargés de la quarantaine.

Nous avons commencé à constituer des équipes d'intervention d'urgence en santé. Cela se fait par province et par territoire, mais ce sont des équipes mobiles d'intervention en médecine et en santé publique calquées sur les équipes d'intervention d'urgence des États-Unis, qui pourraient se déplacer d'une province à l'autre, au besoin, pour appuyer une collectivité dont la communauté des professionnels de la santé pourrait être durement éprouvée ou épuisée en cas de catastrophe. Nous avons établi séparément un projet pilote, un cours de formation dispensé à une équipe d'intervention sanitaire d'urgence.

Nous avons mis à profit nos relations avec le BPIEPC pour intégrer l'élément santé dans la formation des premiers intervenants à des fins d'orientation, en vue d'une formation intermédiaire, avancée et spécialisée. Nous avons apporté au BPIEPC les dimensions relatives à la santé pour ce qui est de la gestion dans le domaine de la formation.

Le sénateur Meighen: S'il y avait, qu'à Dieu ne plaise, un grave tremblement de terre à Vancouver, dépassant les capacités des autorités municipales et provinciales, on peut supposer qu'il faudrait alors compter sur votre aide. Qui prend la décision en pareil cas? Qui reçoit la demande des autorités locales?

M. St. John: C'est à la province qu'il incombe de faire appel à nous pour appuyer l'effort d'intervention d'urgence.

Le sénateur Meighen: Êtes-vous alors tenus de répondre «toujours prêt», ou bien pouvez-vous dire «nous ne sommes pas tellement certains que ce soit aussi grave que vous le dites»?

M. St. John: Non, sénateur, nous sommes toujours prêts et nous répondons aux demandes des provinces.

Le sénateur Meighen: Si la province dit que l'ampleur du problème dépasse ses capacités et qu'elle a besoin de votre aide, vous y allez sans poser de questions; c'est bien cela?

M. St. John: Oui, tout à fait.

Senator Meighen: How long would it take you to be fully deployed? I suppose that would depend on the nature of the disaster. That makes it difficult to answer, but could you be largely deployed in 24 hours?

Dr. St. John: Our system is partially centralized and partially decentralized. The backbone of the system is 16 caches of supplies all over the country.

A map of where those caches are located indicates that they are all over Alberta, not just in Edmonton and Calgary. The caches are also located in multiple sites in British Columbia.

Given the scenario you painted for Vancouver, we did not put our warehouse in Vancouver. We are prepared to support the relief effort if such a disaster happened. The seven warehouses that are strategically placed across the country back up that system. We then have the final, central warehouse in Ottawa. I would invite honourable senators to come out and visit the warehouse in Ottawa.

The warehouse comprises 100,000 square feet of impressive supplies. For example, the warehouses hold 165 200-bed hospitals, or 33,000 hospital beds all palletized and ready to go. It takes me two hours to load two trailer trucks with one hospital. These 165 hospitals are not all here in Ottawa; they strategically spread out across the country. Initially, they were equipped for the kinds of trauma you get in natural disasters, but we have now added the pharmaceutical capacity to the national emergency stockpile system. We have push packs or pre-packaged materials that we can push right out the front door as the initial shipment antibiotics and/or other medical supplies. We have done a significant amount of work to restructure, reorganize and revitalize the national emergency stockpile system.

Senator Meighen: What is your top priority in the next 12 months?

Dr. St. John: Our top priority is natural disasters.

Senator Meighen: Do you mean preparedness for meeting a natural disaster?

Dr. St. John: That is correct.

The Chairman: To follow up on Senator Meighen's last question, the numbers you gave in terms of the hospitals and the beds you have was impressive, but would you describe the logistics of getting those materials out of the warehouse? We looked at the teams and airplanes are in Trenton and some supplies are there, but the system is run out of Petawawa and the people are in Kingston.

We would like to know how you will distribute the supplies you have and what confidence you have that you will get those supplies where they are supposed to go.

Le sénateur Meighen: Combien de temps vous faudrait-il pour déployer complètement vos effectifs? Je suppose que cela dépend de la nature de la catastrophe. Il est difficile de répondre à cette question, mais pourriez-vous déployer l'essentiel de vos ressources en 24 heures?

M. St. John: Notre système est en partie centralisé et en partie décentralisé. Il repose essentiellement sur 16 dépôts de fournitures disséminés un peu partout au pays.

Si l'on repère ces dépôts sur la carte, on constate qu'il y en a partout en Alberta, pas seulement à Edmonton et Calgary. Il y en a aussi un peu partout en Colombie-Britannique.

Si l'on prend le scénario que vous avez décrit à Vancouver, nous n'avons pas installé notre entrepôt à Vancouver. Nous sommes prêts à appuyer l'effort de secours en cas d'une telle catastrophe. Les sept entrepôts qui sont placés stratégiquement d'un bout à l'autre du pays appuient ce réseau. Et enfin, il y a l'entrepôt central à Ottawa. J'invite les honorables sénateurs à venir visiter l'entrepôt d'Ottawa.

On y trouve un éventail impressionnant de fournitures dans un espace de 100 000 pieds carrés. Par exemple, l'entrepôt renferme 165 hôpitaux de 200 lits, soit 33 000 lits d'hôpitaux, tous empilés sur des palettes et prêts à l'expédition. Il me faut deux heures pour charger un hôpital complet dans deux camions-remorques. Ces 165 hôpitaux ne sont pas tous ici à Ottawa; ils sont répartis stratégiquement un peu partout au Canada. Au départ, nous étions équipés pour affronter les traumatismes qu'on retrouve en cas de catastrophe naturelle, mais nous avons maintenant ajouté une capacité pharmaceutique à la réserve nationale de secours. Nous avons des matériaux préemballés que nous pouvons expédier sans délai, dès la première expédition d'antibiotiques ou d'autres fournitures médicales. Nous avons fait beaucoup de travail pour restructurer, réorganiser et revitaliser la réserve nationale de secours.

Le sénateur Meighen: Quelle est votre priorité absolue pour les 12 prochains mois?

M. St. John: Notre priorité, ce sont les catastrophes naturelles.

Le sénateur Meighen: Voulez-vous dire vous préparer à affronter une catastrophe naturelle?

M. St. John: C'est bien cela.

Le président: Pour faire suite à la dernière question du sénateur Meighen, les chiffres que vous nous avez donnés, quant au nombre d'hôpitaux et de lits, sont impressionnants, mais pourriez-vous décrire la logistique nécessaire pour sortir ces fournitures de l'entrepôt? Nous avons examiné le schéma, et les avions se trouvent à Trenton, et certaines fournitures y sont également, mais le système est géré à partir de Petawawa et les responsables sont à Kingston.

Nous aimerions savoir comment vous allez distribuer les fournitures que vous avez et dans quelle mesure vous êtes confiants de pouvoir acheminer ces fournitures là où elles sont censé aller.

Dr. St. John: Mr. Chairman, we have been working for six or eight months on a national emergency transportation strategy. The initial strategy involved multiple levels of redundant transportation with heavy reliance on air transportation. That included Air Canada and the major couriers inside Canada, as well as the RCMP, Transport Canada and National Defence.

For a variety of reasons, what we hoped would be a finished national emergency strategy was not completed. We had to rethink that strategy. We are talking about real emergency transportation — that is, we are talking about responding within hours, not days and not relying on commercially scheduled airplanes. Couriers are scheduled airlines, not emergency airlines. National Defence has its military mission first and may not be available to support civilian missions.

We in emergency preparedness feel strongly that redundancy is an important part of emergency preparedness. We are re-mapping a transportation strategy that would not be quite as reliant on air. We are looking at where our warehouses are, drawing circles around them and saying, "Well, within that circle it will be faster to move those supplies by truck rather than by airplane." If the highways are iced over, we need an arrangement with Canadian National to move things by boxcar in certain circles if necessary. For wider circles or other distances, we may need to have air transportation. We are re-mapping and reconfiguring a national emergency transportation strategy. We hope to have that within six months.

The Chairman: The working assumption of the people we met in Vancouver was that they were on their own for the first 48 hours. They feel that, in the event of an earthquake, you or other people would not be able to get there.

Dr. St. John: We disagree. We think they are on their own for up to 24 hours. The National Capital Region is only an hour or two away from support because we have a warehouse right here. However, we have placed a warehouse in British Columbia, west of the Rockies, in close proximity to Vancouver. We do not expect to take 48 hours to get to Vancouver.

Senator Banks: Given the spacing out across the country of hospital facilities that you just described, and what sounds to be their relative ease of handling and mobility in comparison to DART, is there not a redundancy there? Do we need both?

Dr. St. John: Our national emergency stockpile system dates back 40 years to the Cold War period, when it was believed that the Cold War could produce mass casualties from nuclear bombs. It was set up at that time for the civilian sector. The minister of

M. St. John: Monsieur le président, nous travaillons depuis six ou huit mois à une stratégie nationale de transport en cas d'urgence. La stratégie initiale comportait de multiples niveaux redondants de transport, avec une forte dépendance envers le transport aérien. Cela comprenait Air Canada et les principales compagnies de messagerie au Canada, et aussi la GRC, Transports Canada et la Défense nationale.

Pour diverses raisons, nous n'avons pas pu compléter la stratégie nationale de secours d'urgence que nous espérions mettre au point. Nous avons dû repenser cette stratégie. Nous parlons maintenant de transport en cas de véritable urgence, c'est-à-dire que le délai d'intervention se compterait en heures, et non pas en jours, sans que l'on puisse compter sur des vols commerciaux. Les compagnies de messagerie sont également des transporteurs aériens réguliers, et non pas des transporteurs de secours d'urgence. La Défense nationale accorde la priorité à sa mission militaire et n'est pas nécessairement disponible pour appuyer des missions civiles.

Nous, au centre de mesures et d'interventions d'urgence, sommes convaincus que la redondance de moyens est un élément important de la préparation en cas d'urgence. Nous sommes en train de reformuler une stratégie de transport qui ne dépendrait pas autant du mode aérien. Nous traçons des cercles autour de l'emplacement de nos entrepôts, sur une carte, et nous nous disons: «Eh bien, à l'intérieur de ce cercle, il sera plus rapide d'acheminer les fournitures par camion plutôt que par avion». Si les routes sont glacées, nous devons prendre un arrangement avec le Canadien National pour transporter le tout par train à l'intérieur de certains cercles, au besoin. Pour des cercles plus grands ou sur de plus longues distances, nous pouvons avoir à nous tourner vers le transport aérien. Nous sommes en train de repenser et reconfigurer notre stratégie nationale de transport en cas d'urgence. Nous espérons que ce sera complété dans six mois.

Le président: L'hypothèse de travail des gens que nous avons rencontrés à Vancouver était qu'ils devaient compter sur leurs propres moyens pendant 48 heures. Ils estimaient qu'en cas de séisme, vous ne pourriez pas vous rendre sur place avant ce délai, pas plus que les autres intervenants.

M. St. John: Nous ne sommes pas d'accord. Nous pensons qu'ils sont laissés à eux-mêmes pendant un délai d'au plus 24 heures. Dans la région de la capitale nationale, le délai est de seulement une heure ou deux, parce que nous avons un entrepôt ici même. Cependant, nous avons aussi un entrepôt en Colombie-Britannique, à l'ouest des Rocheuses, tout près de Vancouver. Nous ne prévoyons pas qu'il nous faudra 48 heures pour être sur place à Vancouver.

Le sénateur Banks: Étant donné l'espacement d'un bout à l'autre du pays des installations hospitalières que vous venez de décrire, et la facilité apparente de leur manutention et déplacement, en comparaison de l'équipe BART, n'y a-t-il pas là redondance? Avons-nous besoin des deux?

M. St. John: Notre réserve nationale de secours date de 40 ans; elle remonte à la période de la guerre froide, alors que l'on croyait possible que des bombes nucléaires causent d'innombrables décès. Le réseau a été créé à cette époque pour le secteur civil. Le

health has responsibility for the civilian sector, whereas the minister of national defence has responsibility for the military population. Since that time, it has evolved and grown into a capacity to meet civilian needs anywhere across the country and has been used on many occasions. For example, we provided more than 10,000 cots, 19,000 blankets and other amenities for the 47,000 people who were stranded in the Atlantic provinces right after 9/11.

I do not believe that it is redundant. There are two missions and the civilian mission must be met by Health Canada.

Senator Banks: The stockpiles sound terrific.

I am from Alberta. Albertans have a bred-in-the-bone cynicism about government, believing that it sometimes goes too far, gets too big and complicated and makes things less simple than they otherwise could be.

I think that most Canadians are quite comfortable with the hierarchy of response you are talking about when it comes to things like ice storms, earthquakes and perhaps even an influenza pandemic. However, the malicious kinds of things that could happen are at the fore of people's minds a lot these days.

As Senator Forrestall was saying, when we travelled across the country we found that although first responders in different cities had different priorities, there was one priority that they all agreed was near to the top — namely the capacity for intercommunication, regardless of how elaborate the facilities and how expert the people who operate them, to talk immediately to each other and to have complete coordination.

The following is what strikes fear into a Prairie chicken such as myself: We have the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness; we have the Health Canada Centre for Emergency Preparedness and Response, which comprises the Office of Emergency Preparedness, Planning and Training and the Office of Public Health Security, which comprises in turn the National Office of Health Emergency Response Teams; and then we have the Office of Laboratory Security, the Emergency and Bioterrorism Response Division, and it goes on.

When we were in Washington, we found that the Americans envy the fact that we have only about a dozen agencies that have to talk to each in the case of an emergency while they have some silly number that they were trying to consolidate.

In order to respond to emergencies — be they natural or caused by some idiot — is this not too many agencies? We have agencies with sub-agencies and offices. Can you push a button and talk to everyone and ensure that these things are coordinated properly?

ministre de la Santé assume la responsabilité du secteur civil, tandis que le ministre de la Défense nationale est responsable de la population militaire. Depuis cette époque, le réseau a évolué et a acquis la capacité de répondre aux besoins civils n'importe où au Canada et a été d'ailleurs utilisé à de nombreuses reprises. Par exemple, nous avons fourni plus de 10 000 lits de camp, 19 000 couvertures et d'autres fournitures aux 47 000 personnes qui sont restées coincées dans les provinces de l'Atlantique après le 11 septembre.

Je ne crois pas que ce soit redondant. Il y a deux missions et Santé Canada doit assumer la mission civile.

Le sénateur Banks: Ces stocks semblent très impressionnants.

Je viens de l'Alberta. Les Albertains ont un cynisme viscéral envers le gouvernement; ils trouvent qu'il va parfois trop loin, qu'il devient trop lourd et trop compliqué et qu'il rend les choses moins simples qu'elles ne pourraient l'être autrement.

Je pense que la plupart des Canadiens sont très à l'aise avec la hiérarchie d'intervention que vous avez décrite en cas de catastrophe comme une tempête de verglas, un tremblement de terre et peut-être même une pandémie de grippe. Toutefois, ce qui préoccupe particulièrement les gens ces jours-ci, ce sont plutôt les catastrophes que pourraient provoquer des gens malfaisants.

Comme le sénateur Forrestall le disait, durant nos déplacements d'un bout à l'autre du pays, nous avons constaté que même si les intervenants d'urgence dans différentes villes avaient des priorités différentes, ils étaient tous d'accord pour placer presque en tête de liste une priorité, nommément la capacité de communication entre les instances, peu importe dans quelle mesure les installations peuvent être élaborées et les responsables peuvent être des experts, afin que tous puissent se parler immédiatement et établir une coordination complète.

Je vais vous dire ce qui donne des sueurs froides à un petit gars des Prairies comme moi. Nous avons le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile; nous avons le Centre de mesures et d'interventions d'urgence de Santé Canada, lequel comprend le Bureau des mesures d'urgence, de la planification et de la formation, lequel comprend à son tour le Bureau national des équipes d'intervention d'urgence en santé; et puis nous avons encore le Bureau de la sécurité des laboratoires, la Division des urgences et des interventions en cas de bioterrorisme, et la liste se poursuit.

Quand nous sommes allés à Washington, nous avons constaté que les Américains nous envient le fait que nous ayons seulement une douzaine d'agences qui doivent communiquer entre elles en cas de situation d'urgence, alors qu'eux en ont une pléthore et qu'ils s'efforcent de les amalgamer pour en réduire le nombre.

Quand il faut réagir à des situation d'urgence, qu'elles soient de cause naturelle ou provoquées par quelque crétin, est-ce que ce n'est pas un trop grand nombre d'organisations? Nous avons des agences qui sont subdivisées en sous-agences et en bureaux. Pouvez-vous appuyer sur un bouton et parler à tout le monde pour vous assurer que tout cela est bien coordonné?

Dr. St. John: Pretty close. In the Government of Canada framework for emergency preparedness and response the lead coordinating role has been given to OCIPEP, but there is recognition that, depending on the nature of the disaster, a particular department may take the lead. That concept leads us to have a rather well-integrated system. The emergency response capacity in Health Canada is designed to reflect the Government of Canada emergency response framework.

We are linked into OCIPEP as the national coordinating focal point, but if the problem were an outbreak of disease like smallpox, we would see Health Canada taking the lead in managing that outbreak with OCIPEP in turn becoming a support mechanism to mobilize other parts of the government that might be needed.

Senator Banks: The curve of an outbreak of smallpox allows a lot of time for discussion about who is in charge, but a cataclysmic event has a very sharp beginning and a very sharp upward movement. I am worried about the "after you, Alphonse — oh no, after you, Gaston" response in terms of who will lead the federal response. It is precisely that that I am "bred-in-the-bone" worried about.

Is there someone who will say, "I am in charge here," and take over and take care of business?

Dr. St. John: It is our understanding, senator, that that is the role for OCIPEP.

Senator Banks: In the event of someone letting an envelope full of what is proven to be anthrax spores loose in the Toronto subway and they are widespread among the population, the first responders will naturally be Toronto, but what will you do on that day?

Dr. St. John: The management of the health consequences then shifts over to Health Canada, because this then is a disease outbreak, as opposed to a tornado that has knocked down all the barns. There may be people injured in that tornado and we may provide supplies and materials for such an episode, but we would not be the primary coordinator for the tornado. However, if it is a disease outbreak, which is what anthrax is, we become the primary coordinator.

To the extent that the province asks for help, we are prepared to come. As I said, in our national emergency stockpile system we have enough antibiotics for over 100,000 people above and beyond what the province can provide. That material can be made available within hours.

Senator Banks: That phone call would be one-stop shopping?

Dr. St. John: Yes, it would.

We have a luxury here in Canada over which our American colleagues in health despair. In Health Canada, our centre is one-stop shopping. All of the pieces that previously had something to do with emergency preparedness and response were consolidated in one centre. I have emergency health services; epidemiological

M. St. John: Quasiment. Dans le cadre établi par le gouvernement du Canada pour les mesures et les interventions d'urgence, le rôle de coordonnateur principal a été confié au BPIEPC, mais on reconnaît que, selon la nature de la catastrophe, un ministère en particulier peut jouer le rôle de chef de file. L'application de ce concept débouche sur un système assez bien intégré. La capacité d'intervention d'urgence à Santé Canada est conçue pour donner corps au cadre de mesures et d'interventions d'urgence défini par le gouvernement du Canada.

Nous sommes en liaison avec le BPIEPC qui est le foyer national de coordination, mais si le problème était une flambée de cas d'une maladie comme la variole, ce serait alors Santé Canada qui gérerait la crise, le BPIEPC devenant à son tour un mécanisme de soutien pour mobiliser toutes les autres composantes du gouvernement qui pourraient être utiles.

Le sénateur Banks: La nature évolutive de la propagation de la variole donne beaucoup de temps pour discuter et décider qui est aux commandes, mais un événement cataclysmique commence très brutalement et les événements se bousculent. Ce qui m'inquiète, c'est le syndrome du «après vous, Alphonse; non, je vous en prie, après vous Gaston», quand il s'agira de décider qui dirigera l'intervention fédérale. Voilà exactement ce qui provoque une inquiétude viscérale chez moi.

Y a-t-il quelqu'un qui va dire «c'est moi qui commande ici» et s'emparer du dossier et voir à ce que tout se passe bien?

M. St. John: D'après notre interprétation, sénateur, c'est le rôle du BPIEPC.

Le sénateur Banks: Si quelqu'un lance dans le métro de Toronto le contenu d'une enveloppe pleine de spores de la maladie du charbon, et si ces spores sont éparpillés parmi la population, les premiers intervenants seront naturellement ceux de Toronto, mais vous, qu'allez-vous faire ce jour-là?

M. St. John: C'est ensuite Santé Canada qui est chargé d'en gérer les conséquences sur le plan de la santé, parce que cela devient alors une maladie qui se propage, par opposition à une tornade qui aurait aplati des bâtiments. Une tornade peut avoir fait des blessés et nous pourrions alors acheminer des fournitures en pareil cas, mais nous ne serions pas le principal coordonnateur en cas de tornade. Par contre, si c'est une maladie qui se propage, comme dans le cas du charbon, c'est nous qui devenons le coordonnateur principal.

Dans la mesure où la province demande de l'aide, nous sommes disposés à intervenir. Comme je l'ai dit, nous avons suffisamment d'antibiotiques dans nos réserves pour traiter plus de 100 000 personnes, et cela s'ajoute à la capacité de la province. Tout cela peut être disponible en quelques heures.

Le sénateur Banks: Il suffirait d'un seul coup de téléphone?

M. St. John: Oui, tout à fait.

Nous avons au Canada un luxe que nos collègues américains de la santé nous envient. À Santé Canada, notre centre est un guichet unique. Tous les éléments qui avaient quelque chose à voir avec les mesures et les interventions d'urgence ont été concentrés en un seul centre. J'ai des services d'intervention d'urgence en santé; les

services and emergency social services all in one place; whereas my health and human services colleagues in the U.S. have to call various agencies for various services.

Senator Banks: That is very reassuring, and I congratulate you on being able to give that answer.

Dr. St. John: I confess it was then deputy minister David Dodge who made the reorganization in July 2000.

Senator Banks: All credit to him. Maybe things will be okay in the bank then.

One final question on a subject you raised, Dr. St. John, which would never have occurred to me. You said there might be an event in which a province's or a state's medical community would be devastated or knocked down to the extent that it could not sufficiently respond to Montana or North Dakota. It never occurred to me before that our medical community could not go to their aid because they cannot practice there.

It seems to me that someone would be looking at that question and recognizing that we ought to be able to go from Windsor to Detroit to help in an emergency and vice versa without people worrying about liability. However, what would happen today? Would we just have to stand and say, "We know your house is on fire but you cannot have our hose"?

Dr. St. John: We would not do that. We would obviously respond. The devil is in the details. As I said before, the practise of medicine is controlled by the provinces and territories. You are licensed to practise and do certain things according to provincial laws and rules and regulations. Some of the provinces have moved to revamp their emergency laws. Manitoba is one. B.C. has looked at emergency provisions so that they can waive practice requirements.

I mentioned the HERT team, the Health Emergency Response Team, which is intended to be a clinical practice team that is available to move to a disaster site. We have looked at options such as federalizing the team, or making them all federal employees. Federal employees can practice anywhere as long as they are practicing on federal ground. If we set up our hospital in a school in downtown Vancouver, let us say, the Minister of Health has authority to federalize that property so the doctor ends up practicing on federal property.

That is a little cumbersome and a roundabout way of doing things. That is why we felt, with our American colleagues, that it would be useful to do a legal study of medical practice acts on

services épidémiologiques et les services sociaux d'urgence sont tous concentrés en un seul endroit; tandis que mes collègues des services de santé et sociaux aux États-Unis doivent faire appel à diverses organisations pour obtenir divers services.

Le sénateur Banks: C'est très rassurant, et je vous félicite d'être capable de me donner cette réponse.

M. St. John: Je dois avouer que c'est le sous-ministre de l'époque, David Dodge, qui a fait cette réorganisation en juillet 2000.

Le sénateur Banks: Il faut lui rendre hommage. On peut donc espérer que tout ira bien à la banque.

Une dernière question, docteur St. John, au sujet d'une éventualité que vous avez évoquée et qui ne me serait jamais venue à l'esprit. Vous avez dit qu'il pourrait y avoir une catastrophe telle que la communauté médicale d'une province ou d'un État serait ébranlée ou anéantie au point d'être incapable de réagir à une crise au Montana ou au Dakota du Nord. Il ne m'est jamais venu à l'idée que nos professionnels de la santé ne pourraient pas aller à leur secours parce qu'il leur est interdit de pratiquer la médecine là-bas.

Il me semble que quelqu'un devrait se pencher sur la question et reconnaître que l'on devrait pouvoir aller de Windsor à Detroit pour apporter son aide en cas d'urgence, et vice versa, sans que les gens s'inquiètent d'être tenus responsables. Mais qu'arriverait-il aujourd'hui? Est-ce qu'il nous faudrait rester les bras croisés et dire: «Je sais que votre maison brûle, mais vous ne pouvez pas avoir nos tuyaux d'incendie»?

M. St. John: Nous ne ferions jamais cela. Nous irions évidemment à leur aide. C'est au niveau des détails qu'il peut y avoir des anicroches. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la pratique de la médecine est régie par les provinces et les territoires. Les médecins ont la permission de pratiquer la médecine en conformité de certaines lois et règles provinciales. Certaines provinces ont pris l'initiative de refondre leurs lois applicables en cas d'urgence. Le Manitoba l'a fait. La Colombie-Britannique a fait en sorte que l'on puisse suspendre l'application des exigences en matière de pratiques, en cas d'urgence.

J'ai mentionné tout à l'heure le BNEISU, le Bureau national des équipes d'intervention sanitaire d'urgence, qui est chargé de dépêcher sur les lieux d'une catastrophe une équipe de praticiens. Nous avons examiné diverses options, par exemple de fédéraliser l'équipe, de manière que tous ses membres deviendraient des employés fédéraux. Ces derniers peuvent pratiquer la médecine n'importe où, pourvu que ce soit sur un territoire relevant du fédéral. Si nous établissons notre hôpital dans une école au centre-ville de Vancouver, par exemple, le ministre de la Santé a le pouvoir de transformer ce lieu en une propriété fédérale, de manière que les médecins se retrouveraient à pratiquer la médecine en territoire fédéral.

C'est un peu lourd, c'est une manière détournée d'arriver à nos fins. C'est pourquoi nous avons estimé, de concert avec nos collègues américains, qu'il serait utile de faire une étude juridique

both sides of the border to see exactly how it might work or what might need to be amended and corrected to make it work in an emergency situation.

Senator Banks: I wish you good luck with that study and its resolution.

Senator Forrestall: I hate to raise this question, but who pays for the teams we send? Who pays for all the 132,000 beds?

Dr. St. John: It is 32,000 beds.

Senator Forrestall: There is not much difference between 132 and 32 when you have to pay for the nurses. Where will they come from, the nurses, nurses' aides, the practitioners, and who pays for them?

Dr. St. John: During our re-examine of our strategies with the national emergency stockpile system, we did question who would staff the hospitals that we can deploy rapidly and set up in a matter of hours. If the local medical community is already overtaxed with casualties from a disaster, we cannot count on the local medical community to staff these hospitals. We started to think hard and long about health emergency response teams. We have to be able to move clinical and public health and psychosocial support people along with the physical goods, so to speak, so that in dire circumstances we can provide all the support that is needed, especially if the local medical community is exhausted, devastated and no longer able to cope.

Senator Forrestall: Do you start recruiting from close to the scene out?

Dr. St. John: No, sir. These are pre-recruited, volunteer teams. We would provide all of the necessary training, with special emphasis on chemical, biological and radio-nuclear disasters, including natural disasters. They would comprise a cadre of people across the country, provincially and territorially based, that would be available to be mobile and self-sufficient in the field for up to 72 hours with push packs and other support equipment.

This concept has been well developed in the States. We have been down and examined their concept. We have enhanced the concept by adding public health and social support people to the teams. The United States is mostly constructing teams around medical care — casualty, surgeons in terms of burn specialists and so forth. We have added additional dimensions to our concept of a health emergency response team.

Senator Cordy: My questions are follow-ups to questions asked, starting with leadership and coordination. You wait for the province's call to move in unless it would be something that would happen immediately that would be of a federal nature. You said that you were implementing 31 recommendations on the task

des lois régissant la pratique de la médecine de part et d'autre de la frontière, pour voir exactement comment cela pourrait fonctionner ou quelles modifications il faudrait apporter pour que tout fonctionne bien en cas d'urgence.

Le sénateur Banks: Je vous souhaite bonne chance dans cette étude et ce qui en découlera.

Le sénateur Forrestall: C'est à contrecœur que je pose la question, mais qui paye quand nous envoyons des équipes? Qui paye les 132 000 lits.

M. St. John: Il y a 32 000 lits.

Le sénateur Forrestall: Il n'y a pas tellement de différence entre 132 et 32, quand il faut payer les infirmières. D'où viendront-elles, les infirmières, les infirmières auxiliaires, et puis les médecins, qui paiera leurs salaires?

M. St. John: Quand nous avons réexaminé nos stratégies relativement à notre réserve nationale de secours, nous nous sommes demandés d'où viendraient les effectifs pour rendre opérationnels les hôpitaux que nous pouvons déployer rapidement, en quelques heures. Si la communauté locale des praticiens médicaux est déjà surtaxée à cause du grand nombre de victimes, nous ne pouvons pas compter sur les médecins locaux pour faire fonctionner ces hôpitaux. Nous avons donc longuement réfléchi au fonctionnement des équipes d'intervention sanitaire d'urgence. Nous devons pouvoir déployer des ressources humaines en même temps que des ressources matérielles, c'est-à-dire des spécialistes de santé publique et toute l'aide psychosociale nécessaire, surtout si la communauté médicale locale est épuisée, durement ébranlée et n'est plus capable de faire face à la situation.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous recrutez d'abord sur place, en s'éloignant progressivement?

M. St. John: Non, monsieur. Ce sont des équipes de bénévoles prérecrutés. Nous donnerions toute la formation nécessaires, en insistant particulièrement sur les événements chimiques, biologiques et radionucléaires, y compris les catastrophes naturelles. Nous aurions un groupe de gens répartis d'un bout à l'autre du pays, sur une base provinciale et territoriale, qui seraient disponibles et capables d'être opérationnels et autonomes, n'importe où, pendant 72 heures, avec des fournitures prêtes à utiliser et tout l'équipement.

Ce concept est bien établi aux États-Unis. Nous sommes allés sur place pour examiner tout cela. Nous avons renforcé le concept en ajoutant aux équipes des spécialistes de la santé publique et du soutien social. Aux États-Unis, le noyau des équipes est surtout formé de médecins, de chirurgiens, de spécialistes des brûlures, etc. Nous avons ajouté d'autres dimensions pour enrichir davantage nos équipes d'intervention sanitaire d'urgence.

Le sénateur Cordy: Mes questions font suite à celles qui ont déjà été posées, à commencer par le leadership et la coordination. Vous attendez que la province en fasse la demande avant d'intervenir, à moins que l'incident soit immédiatement identifié comme étant de nature fédérale. Vous avez dit que vous mettiez

force dealing with leadership and coordination. Has this all been set out in a plan as to exactly who is in charge of what, or is OCIPEP in charge when you go into an emergency?

Dr. St. John: It is an axiom that there has to be local command and control of an incident. If the health sector is heavily involved, we expect the municipal officer of health, backed up by his provincial chief medical officer of health, to be the command and control.

Senator Cordy: It would go municipal, provincial, federal.

Dr. St. John: Yes, ma'am, and we would support that command and control structure.

Senator Cordy: I am wondering also about medical supplies. Many medical supplies can stay on the shelves of storage centres for 20 years, but some pharmaceuticals have a "best before" date. You said you have some medical supplies for up to 100,000 people. The provinces would also have pharmaceuticals, I would assume, as would the military. Do you coordinate as to the amount? How do you balance the money that you spend and the "best before" dates? You need to have them on hand in case of an emergency.

Dr. St. John: We do what we call "vendor-managed inventory," to the extent possible. We buy the drug once. The company does not send it to us. The company takes it and puts it in the back of their warehouse. About six months or so before the expiry date, the company moves that stock into their marketplace and replaces it with fresh stock. That way, we buy once, and we only have to pay some minor fees for storage and administrative costs.

We do spot checks of that. We come unannounced to the company and say, "Show us our supply." We go back and check to ensure it is there. We found a few times it was not there, but usually it is there because they are under contract to us to provide that kind of service.

This system has been in place for a long time and has worked very well. However, to be honest, after September 11, the volume of drugs that were purchased in many cases exceeded the company's ability to move it through their marketplace in Canada. The vast majority of it is vendor-managed, but we are now working on strategies so that we do not start throwing away antibiotics.

Senator Atkins: David Dodge is a great man. Was Dr. Robert McMurtry involved in the reorganization?

Dr. St. John: He came shortly thereafter and was my deputy minister for a short period of time, yes.

Senator Atkins: You keep referring to 47,000 people stranded in Atlantic Canada. I assume that was at Gander?

en oeuvre 31 recommandations du groupe de travail relativement au leadership et à la coordination. Est-ce que tout cela a été formulé précisément dans un plan, précisant exactement qui est responsable de quoi, ou bien est-ce le BPIEPC qui commande en cas d'urgence?

M. St. John: C'est un axiome qu'il doit y avoir commandement et contrôle local en cas d'incident. Si le secteur de la santé est fortement mis en cause, nous nous attendons à ce que le responsable municipal de la santé soit chargé du commandement et du contrôle, avec l'appui du responsable provincial.

Le sénateur Cordy: Ce serait donc municipal, provincial, fédéral, dans l'ordre.

M. St. John: Oui, madame, et nous appuierions cette structure de commandement et de contrôle.

Le sénateur Cordy: Je m'interroge aussi au sujet des fournitures médicales. Beaucoup de fournitures médicales peuvent rester sur les tablettes pendant 20 ans, mais d'autres ont une date de péremption. Vous avez dit que vous avez des réserves de fournitures médicales pour 100 000 personnes. Les provinces ont aussi des médicaments, je suppose, de même que les militaires. Comment coordonnez-vous tout cela? Comment faites-vous pour gérer votre budget et le renouvellement continu des stocks? En cas d'urgence, vous devez tout avoir sous la main.

M. St. John: Nous faisons ce que nous appelons un inventaire géré par le vendeur, dans la mesure du possible. Nous achetons un médicament une seule fois. La compagnie ne nous le fait pas parvenir, elle le stocke dans son entrepôt. Environ six mois avant la date de péremption, la compagnie écoule ce stock et le remplace par du stock neuf. De cette manière, nous n'achetons qu'une seule fois et nous devons payer seulement des frais minimes pour l'entreposage et les frais administratifs.

Nous faisons des vérifications aléatoires. Nous nous présentons à la compagnie sans être annoncés et nous disons: «Montrez-nous nos stocks». Nous allons vérifier que tout est bien sur les tablettes. Il nous est arrivé à quelques reprises de constater qu'il n'y en avait pas, mais habituellement, tout est là, parce que la compagnie a signé un contrat pour nous fournir ce service.

Ce système est en place depuis longtemps et fonctionne très bien. Cependant, je dois dire en toute franchise qu'après le 11 septembre, le volume de médicaments achetés a bien souvent dépassé la capacité d'une compagnie d'écouler les stocks en question sur le marché canadien. Dans la grande majorité des cas, c'est géré par le vendeur, mais nous travaillons actuellement à des stratégies qui nous permettraient d'éviter de jeter des antibiotiques.

Le sénateur Atkins: David Dodge est un grand homme. Est-ce que le Dr Robert McMurtry a participé à la réorganisation?

M. St. John: Il est arrivé peu après et il a été mon sous-ministre pendant une brève période, oui.

Le sénateur Atkins: Vous avez évoqué plusieurs fois les 47 000 personnes qui sont restées coincées dans le Canada de l'Atlantique. Je suppose que c'était à Gander?

Dr. St. John: Some were in Gander, Moncton and Halifax and St. John's.

Senator Atkins: Can you describe, from the moment you knew 9/11 occurred, how you dealt with that?

Dr. St. John: In some ways, Canada is a very small place. In other ways, it is a very large place. The small place has to do with the fact that we have 13 public health jurisdictions around the country. We all know each other. We know each other well, by first name, unlike my colleagues at CDC and other places who have to deal with 50 states plus territories. They have more of a jurisdictional nightmare. While we do not always agree among the 13 — plus the feds is 14 — we still have, I think, a pretty amazing communication system.

Shortly after 9/11, as events were unfolding and the airlines were grounded, we were already in contact with our emergency health services directors from the provinces and our chief medical officers of health, anticipating what the needs would be.

When the Atlantic provinces ran out of space in homes and other facilities and had to set up space in gymnasiums and cafeterias, they first turned to their local national emergency stockpile supplies. We were monitoring those, and as soon as it looked like those would give out, the call was made to our central warehouse in Ottawa to send out supplies. For Moncton, we had our supplies there in nine hours.

Senator Atkins: Did they go by plane?

Dr. St. John: By truck.

Senator Atkins: In every case?

Dr. St. John: No, sir, not to St. John's. We received great cooperation from National Defence to airlift the supplies to those places.

Senator Atkins: You did a remarkable job.

Dr. St. John: Thank you. I have a great staff, senator.

Senator Atkins: If we had an epidemic of mad cow disease, how would you deal with it?

Dr. St. John: I deal with the people. Agriculture deals with the cows.

Senator Banks: What about Creutzfeldt-Jakob disease?

Dr. St. John: If we had it in people?

Senator Banks: Yes.

Dr. St. John: The Centre for Infectious Disease, Prevention and Control would view that as an outbreak of disease. They have monitoring systems in place to detect any cases of mad cow disease in human beings. As you know, there is no treatment for that disease.

M. St. John: Certains étaient à Gander, d'autres à Moncton, Halifax et St. John's.

Le sénateur Atkins: Pouvez-vous décrire quelle a été votre réaction, à partir du moment où vous avez appris les attentats du 11 septembre?

M. St. John: À certains égards, le Canada est tout petit. À d'autres égards, c'est immense. L'aspect petitesse, c'est le fait que nous avons 13 instances de santé publique dans notre pays. Nous nous connaissons tous. Nous nous connaissons très bien, nous nous appelons par nos prénoms, contrairement à mes collègues du CDC, qui doivent traiter avec 50 États, plus les territoires. Les questions de compétence peuvent devenir cauchemardesques pour eux. Même si nous ne sommes pas toujours d'accord, entre nous 13, 14 en fait avec le fédéral, il n'en demeure pas moins que nous avons, je crois, un système de communication assez extraordinaire.

Peu après les attentats du 11 septembre, alors même que les événements se déroulaient et que les avions étaient cloués au sol, nous étions déjà en contact avec nos directeurs des services sanitaires d'urgence des provinces et nos directeurs de la santé, pour prévoir quels seraient les besoins.

Quand les provinces de l'Atlantique ont manqué de place dans les résidences et autres installations et qu'il a fallu installer des gens dans des gymnases et des cafétérias, elles se sont d'abord tournées vers les fournitures d'urgence de la réserve nationale stockées sur place. Nous avons supervisé le tout et, dès qu'il est apparu que les fournitures manqueraient, notre entrepôt central d'Ottawa a reçu l'ordre d'envoyer des fournitures. À Moncton, les fournitures sont arrivées en neuf heures.

Le sénateur Atkins: Par avion?

M. St. John: Par camion.

Le sénateur Atkins: Dans tous les cas?

M. St. John: Non, monsieur, pas à St. John's. Nous avons eu une excellente collaboration de la Défense nationale pour envoyer des fournitures par avion.

Le sénateur Atkins: Vous avez fait du travail remarquable.

M. St. John: Merci. J'ai d'excellents collaborateurs, sénateur.

Le sénateur Atkins: Si nous avions une épidémie de maladie de la vache folle, comment réagiriez-vous?

M. St. John: Je m'occupe des gens, c'est l'Agriculture qui s'occupe des vaches.

Le sénateur Banks: Et la maladie de Creutzfeldt-Jakob?

M. St. John: Vous voulez dire si des gens étaient atteints?

Le sénateur Banks: Oui.

M. St. John: Le Centre de prévention et de contrôle des maladies infectieuses considérerait qu'il s'agit d'une maladie qui se propage. Le centre a mis en place des systèmes de contrôle pour déceler le moindre cas de maladie de la vache folle chez les êtres humains. Comme vous le savez, il n'y a pas de traitement pour cette maladie.

Senator Atkins: That was my next question.

Dr. St. John: In that case, we would be doing field epidemiology investigation. It is not transmissible from person to person except through blood, and systems are in place to defer donors who have been living in Europe and in England to prevent contamination of blood supply. There is a cadre of people primed for Creutzfeldt-Jakob disease in human beings in Canada. We had one case, it was an imported case, of a gentleman who had lived in England and did come down with the disease and was diagnosed in Canada. We were all over that case.

The Chairman: Thank you, Dr. St. John. It has been an interesting evening for us. You have added significantly to our reserves of information about the role of first responders and how the federal government is supporting them. I would like to ask if our researchers could be in contact with you to obtain more information. We very much appreciate the offer to visit your facility and we will take you up on it.

Dr. St. John: We would welcome that, senator.

The Chairman: Excellent.

The committee continued *in camera*.

OTTAWA, Monday, February 17, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:00 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (Chairman) in the Chair.

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. This evening the committee continues its briefings on Canada-U.S. relations in preparation for its trip to Washington to meet with members of Congress and Administration officials during the last week of March.

I am from Ontario and I serve as Chair of this committee.

On my immediate right is our Deputy Chair, the distinguished Senator Michael Forrestall, from Nova Scotia, who has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces. Senator Forrestall has also served as Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and as Chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

Le sénateur Atkins: C'était ma question suivante.

M. St. John: En pareil cas, nous ferions une enquête épidémiologique sur le terrain. Ce n'est pas transmissible d'une personne à l'autre, sauf par le sang, et tout est prévu pour refuser les donneurs de sang qui ont vécu en Europe et en Angleterre, afin d'empêcher la contamination des réserves de sang. Nous avons un effectif de gens chargés d'intervenir en cas d'apparition de la maladie de Creutzfeldt-Jakob chez les êtres humains au Canada. Nous en avons eu un cas, c'était un cas importé, celui d'un monsieur qui avait vécu en Angleterre, qui a été atteint de la maladie et qui a été diagnostiqué au Canada. Nous nous sommes occupés fiévreusement de cette affaire.

Le président: Merci, monsieur St. John. Ce fut une soirée intéressante. Vous avez ajouté considérablement à nos réserves d'information au sujet du rôle des premiers intervenants et de la manière dont le gouvernement fédéral les appuie. Je voudrais demander si nos chercheurs peuvent communiquer avec vous pour obtenir davantage d'information. Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir offert de visiter vos installations et nous allons vous prendre au mot.

M. St. John: Nous en serions ravis, sénateur.

Le président: Excellent.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le lundi 17 février 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 17 heures pour examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada et pour en faire ensuite rapport.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

Le président: Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Ce soir, le comité poursuit ses audiences sur les relations canado-américaines en préparation pour son voyage à Washington afin de rencontrer des membres du Congrès et des représentants de l'administration au cours de la dernière semaine du mois de mars.

Je suis de l'Ontario et je suis président de ce comité.

Immédiatement à ma droite se trouve notre vice-président, le distingué sénateur Michael Forrestall, de la Nouvelle-Écosse, qui représente les électeurs de Dartmouth depuis 37 ans, d'abord en tant que député de la Chambre des communes puis à titre de sénateur. Au cours de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions de défense, ayant été membre de divers comités parlementaires liés à la défense, notamment en 1993 du Comité mixte spécial sur l'avenir des Forces canadiennes. Le sénateur Forrestall a aussi été vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et président du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports.

Beside Senator Forestall is Senator Tommy Banks, from Alberta, who is well-known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers. His television variety program won a Gemini Award, and, as a musician, he has received a Juno Award and the Grand Prix du Disque-Canada. He has served as conductor or music director for many international events such as the Commonwealth Games and the opening ceremonies for both Expo '86 and the XV Olympic Winter Games.

Senator Banks continues to work tirelessly on behalf of Canadian performing artists and recently, he helped to obtain funding for the Calgary Philharmonic Orchestra. He is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, that committee is studying the Nuclear Safety Control Act.

Beside Senator Banks is Senator Norman Atkins, from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as an advisor to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins studied economics at Acadia University and recently returned there to accept an Honorary Doctorate in Civil Law. He has served on many standing committees including Transport and Communications, Foreign Affairs, Social Affairs, and Science and Technology. He was very active in support of the Canadian merchant navy veterans and is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs. Currently, Senator Atkins serves as Chair of the Senate Conservative Caucus. He is also an extremely active member of the Senate Committee on Internal Economy Committee, Budgets and Administration.

On my far left is Senator David Smith, from Ontario, who is a lawyer by training. He is a distinguished practitioner in municipal, administrative and regulatory law. In the 1970s, he was elected as councillor and deputy mayor of Toronto. He was a member of the House of Commons from 1980-84 and was Minister of State for Small Businesses and Tourism in former Prime Minister Trudeau's last cabinet. In the Senate, Senator Smith also serves on the Legal and Constitutional Affairs Committee and on the Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of studies. After a seven-month period, the committee completed a study of the major issues facing Canada and produced, in February 2002, a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness."

Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security. The first, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," was issued in September 2002; the second, "For an Extra 130 bucks...Update on Canada's

À côté du sénateur Forestall se trouve le sénateur Tommy Banks de l'Alberta, qui est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variété à la télévision et, en tant que musicien, il est lauréat d'un prix Juno et du Grand Prix du Disque du Canada. Il a été chef d'orchestre ou directeur musical de nombreux événements internationaux, notamment les Jeux du Commonwealth et les cérémonies inaugurales d'Expo 1986 et des XV Jeux olympiques d'hiver.

Le sénateur Banks continue de se dévouer sans compter pour les artistes canadiens de la scène et tout récemment, il a aidé l'Orchestre philharmonique de Calgary à obtenir du financement. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Ce comité examine actuellement la *Loi sur le contrôle de la sûreté nucléaire*.

À côté du sénateur Banks se trouve le sénateur Norman Atkins de l'Ontario. Il a été nommé au Sénat en 1986 et il a beaucoup d'expérience dans le domaine des communications. Il a été conseiller auprès de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Le sénateur Atkins a fait des études en économie à l'Université Acadia et y est récemment retourné pour accepter un doctorat honorifique en droit civil. Il a été membre de nombreux comités permanents, notamment ceux des transports et des communications, des affaires étrangères, des affaires sociales, des sciences et de la technologie. Il a été très actif pour appuyer les anciens combattants de l'Association de la marine marchande canadienne et il est membre de notre sous-comité des affaires des anciens combattants. À l'heure actuelle, le sénateur Atkins est président du caucus conservateur du Sénat. Il est par ailleurs un membre extrêmement actif du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À mon extrême gauche se trouve le sénateur David Smith de l'Ontario, qui a une formation d'avocat. Il est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation. Dans les années 70, il a été élu au conseil municipal de Toronto et il est devenu adjoint du maire de Toronto. Il a été député de 1980 à 1984 et ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme) au sein du dernier conseil des ministres sous le premier ministre Trudeau. Au Sénat, le sénateur Smith est également membre du Comité des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité permanent du règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent qui a le mandat d'examiner les questions de la sécurité et de la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons fait un certain nombre d'études. Après sept mois, le comité a terminé une étude des principaux problèmes auxquels le Canada est confronté et a produit, en février 2002, un rapport intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*.

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'à présent, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale. Le premier, intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», a été publié en

Military Crisis: A View from the Bottom Up," was released in November 2002, and the third and most recent, "The Myth of Security at Canada's Airports." was released in January 2003.

Last week, the committee began its briefings about Canada-United States relations with presentations from the Canada Customs and Revenue Agency. The committee learned that substantial progress had been made in implementing the 30-Point Smart Border Action Plan. We were particularly pleased to hear about the success and rapid expansion of programs that speed the border-crossing process for pre-approved frequent travellers and shippers, without jeopardizing security.

This evening we will hear from the Canadian Coast Guard and then from the Canadian Security Intelligence Service.

These briefings are an essential part of our preparation for the trip the committee is making to Washington at the end of March. In Washington, we will discuss common security concerns with members of the United States administration and our congressional counterparts.

This evening our witnesses from the Canadian Coast Guard are Mr. Sylvain Lachance, the Acting Director General, Fleet, and Mr. Tim Meisner, the Director of Policy and Legislation, Marine Programs. Welcome to the committee, gentlemen.

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs, Canadian Coast Guard: I have provided you a package of the information deck. I will take you through it slowly and try to answer some of the key questions, such as: What is the Canadian Coast Guard? What are the key programs and services delivered by the Canadian Coast Guard? What is the Coast Guard's role in marine security? How does the Canadian Coast Guard differ from the U.S. Coast Guard? I think the latter may be beneficial in your trip to Washington in the upcoming weeks.

If you go to the second slide, it is a snapshot of current information on the Canadian Coast Guard regarding its size and scope. As you may be aware, the Coast Guard is a sector of the Department of Fisheries and Oceans, DFO, having moved from Transport Canada in 1995.

The Canadian Coast Guard's mission has four components: to ensure the safe and environmentally responsible use of Canada's waters; to support the understanding and management of Canada's ocean resources; to facilitate the use of our waters for shipping, recreation and fishing; and to provide marine expertise in support of Canada's domestic and international interests.

As you can see from the slide on the size of the organization, we have more than 4,400 employees, supported by 5,100 auxiliary volunteers. We operate in five regions with our headquarters here in Ottawa. We have 262 light stations in a system of 18,000-plus

septembre 2002; le deuxième, intitulé «Mise à jour sur les crises financières des forces canadiennes: Une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002 et le troisième et plus récent «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» a été publié en janvier 2003.

La semaine dernière, le comité a commencé ses séances d'information au sujet des relations canado-américaines en invitant l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Le comité a appris que des progrès importants avaient été accomplis pour mettre en oeuvre le Plan d'action en 30 points de la frontière efficace. Nous étions particulièrement heureux d'entendre parler du succès et de l'expansion rapide des programmes qui accélèrent le processus à la frontière pour les voyageurs et les expéditeurs fréquents préapprouvés, sans mettre en danger la sécurité.

Ce soir, nous entendrons la Garde côtière canadienne et le Service canadien du renseignement de sécurité.

Ces séances d'information sont une partie essentielle de notre préparation pour le voyage que le comité effectuera à Washington à la fin du mois de mars. À Washington, nous aborderons avec les membres de l'administration américaine et nos homologues du Congrès des préoccupations de sécurité communes.

Ce soir, nos témoins de la Garde côtière canadienne sont M. Sylvain Lachance, directeur général intérimaire de la flotte, et M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes. Bienvenue à notre comité, messieurs.

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne: Je vous ai remis un document d'information que je vais vous expliquer tout en tentant de répondre à certaines questions clés, notamment: Qu'est-ce que la Garde côtière canadienne? Quels sont les principaux programmes et services offerts par la Garde côtière canadienne? Quel est le rôle de la Garde côtière en matière de sécurité maritime? Comment la Garde côtière canadienne se distingue-t-elle de la Garde côtière américaine? Je pense que la réponse à cette dernière question pourrait vous être utile lors de votre voyage à Washington dans quelques semaines.

La deuxième diapositive donne un aperçu de la taille et de l'ampleur de la Garde côtière canadienne à l'heure actuelle. Comme vous le savez peut-être, la Garde côtière relève depuis 1995 du MPO, le ministère des Pêches et des Océans, alors qu'elle relevait auparavant de Transports Canada.

La mission de la Garde côtière canadienne comporte quatre éléments: assurer l'utilisation sécuritaire et soucieuse de l'environnement des voies navigables du Canada; favoriser la connaissance et la gestion des ressources océaniques; faciliter l'utilisation de nos eaux à des fins de transport, de loisirs et de pêche; et mettre à profit son savoir-faire maritime à l'appui des intérêts nationaux et internationaux du Canada.

Comme vous pouvez le voir sur la diapo concernant la taille de l'organisation, nous avons plus de 4 400 employés appuyés de 5 100 bénévoles dans les services auxiliaires. Nous sommes présents dans cinq régions administratives et notre

aids to navigation. Our fleet comprises 104 vessels, three of which are hovercraft. We have 27 helicopters and two fixed-wing aircraft and operate out of 11 bases.

Slide 3 provides an overview of the legislative authority under which the Coast Guard operates. The first, the Canada Shipping Act, is the Coast Guard's legislative and regulatory framework. It gives the Minister of Fisheries and Oceans specific responsibility for most Canadian Coast Guard services. The Oceans Act establishes the Minister of Fisheries and Oceans as the minister responsible for the Canadian Coast Guard. The Navigable Waters Protection Act provides the department with responsibility for protecting the public right to navigation and provides federal powers to approve works or remove obstructions. As well, we have mandated obligations under the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Canadian Environmental Protection Act and the Fisheries Act.

Slide 4 lists the services that the Canadian Coast Guard provides. We provide these services that cover the longest coastline in the world, in addition to 3,700 kilometres of inland waterways that stretch from the Gulf of St. Lawrence to the western end of Lake Superior. To deliver these services, the Canadian Coast Guard has over 3,000 front-line operators to look after our facilities and vessels, and to administer our programs.

The main services we deliver are search and rescue, boating safety, icebreaking operations, communications and traffic services, marine navigation services, environmental protection, support to conservation, protection and science, and support to other government department programs. I will give you a brief snapshot of the responsibilities we have within each one of these programs.

On slide 5 we have search and rescue. In the delivery of search and rescue, the Canadian Coast Guard works closely with the Department of National Defence. Together, we respond to air and marine search and rescue incidents to jointly staff rescue coordination centres. Volunteer assistance also comes from the Canadian Coast Guard Auxiliary, which is a key element in maximizing the efficiency of this program. As you can see from a statistic shown on the slide, on a typical day the Coast Guard assists 55 people in saving eight lives in 19 search and rescue incidents.

Slide 6 paints a picture of our boating safety program. The Canadian Coast Guard has a boating safety office that promotes safety through awareness programs. We provide marine safety information and advice, conduct voluntary safety inspections and marine safety demonstrations, and develop and administer recreational boating safety regulations.

administration centrale se trouve ici à Ottawa. Nous avons 262 phares et un réseau de plus de 18 000 aides à la navigation. Notre flotte compte 104 navires, dont trois aéroglisseurs. Nous avons 27 hélicoptères et deux avions à voilure fixe et nous nous déployons à partir de 11 bases.

La troisième diapositive donne un aperçu du cadre législatif de la Garde côtière. Tout d'abord, la *Loi sur la marine marchande du Canada* constitue le cadre de réglementation et législatif de la Garde côtière. Elle donne au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité précise à l'égard de la plupart des services de la Garde côtière canadienne. La *Loi sur les océans* stipule que le ministre des Pêches et des Océans est le ministre responsable de la Garde côtière canadienne. La *Loi sur la protection des eaux navigables* donne au ministère la responsabilité de protéger le droit du public à la navigation et confère les pouvoirs fédéraux d'approuver des ouvrages ou d'éliminer des obstacles. Par ailleurs, nous avons des obligations aux termes de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et de la *Loi sur les pêches*.

La quatrième diapositive explique les services que nous offrons. Nous offrons ces services qui visent le plus long littoral au monde, en plus de 3 700 kilomètres de voies navigables intérieures qui s'étendent du golfe Saint-Laurent jusqu'à l'extrémité occidentale du lac Supérieur. Pour offrir ces services, la Garde côtière canadienne compte plus de 3 000 opérateurs de première ligne qui s'occupent de nos installations et de nos navires et qui administrent nos programmes.

Les principaux services que nous offrons sont la recherche et le sauvetage, la sécurité nautique, le glaçage et escorte, les services de communications et de trafic maritimes, les services à la navigation maritime, la protection et l'intervention environnementales, l'appui aux programmes de conservation et protection et des sciences, et l'appui aux programmes et aux ministères. Je vais vous donner un bref aperçu de nos responsabilités dans le cadre de chacun de ces programmes.

Sur la cinquième diapo, nous avons la recherche et sauvetage. Lors de ces opérations, la Garde côtière canadienne collabore étroitement avec le ministère de la Défense nationale. Nous répondons ensemble aux incidents maritimes et aériens entraînant des opérations de recherche et sauvetage en regroupant nos effectifs dans les centres de coordination du sauvetage. Nous bénéficions aussi de l'aide bénévole de la Garde côtière auxiliaire canadienne qui est essentielle pour donner un maximum d'efficacité à ce programme. Comme la statistique du bas de page vous le montre, en moyenne, la Garde côtière prête secours à 55 personnes et sauve la vie à huit personnes dans le cadre de 19 missions de recherche et sauvetage chaque jour.

La diapo 6 vous donne un aperçu de notre programme de sécurité nautique. Nous avons un bureau de la sécurité nautique qui encourage la sécurité grâce à des programmes de sensibilisation. Nous donnons des conseils de sécurité nautique, nous proposons des inspections de sécurité sans obligations, nous organisons des démonstrations de sécurité nautique et nous élaborons et administrons des règlements sur la sécurité de la navigation de plaisance.

Slide 7 gives you an overview of our icebreaking operations. During the winter, our icebreakers are in central and Eastern Canada; in the summer, they can be found in the eastern Arctic. Coast Guard icebreakers are involved with escorts, channel maintenance, providing ice routing information to ships, and providing flood control along the banks of the St. Lawrence River.

Slide 8 is a snapshot of our communications and traffic services. This program provides communications and co-ordination to detect distress situations and ensure timely assistance. We screen vessels to prevent entry of unsafe vessels into Canadian waters. This program also regulates vessel traffic movements and supplies marine traffic information to industry and other government departments such as the Department of National Defence.

Slide 9 is our marine navigation services. The Marine Navigation Service Program provides aids to navigation to ensure the safety of shipping in Canadian waters. It is also responsible for protecting the public right of navigation and for waterway development and dredging maintenance services.

The Coast Guard's marine environmental responsibilities include marine oil spill prevention, preparedness and response. Prevention is basically a deterrence function that includes enforcement of the pollution prevention regulations. In addition, aerial surveillance is used to detect vessels illegally dumping pollutants in Canadian waters. Preparedness for spills includes the development of partnerships with industry to produce new equipment and response strategies to deal with harmful spills. The final activity is response. The Coast Guard ensures an effective and efficient response to oil spills. While private sector response organizations are the first line of defence when a spill occurs, the Coast Guard maintains the capability to provide an initial response to respond to spills beyond the individual response organization's capacity, and to respond to offshore spills and spills north of 60.

Slide 11 provides an overview of support we provide to Department of Fisheries and Oceans activities. As demonstrated on this slide, support is provided for ocean science and hydrographic services, and our fleet provides a platform for enforcement and surveillance activities.

Slide 12 provides a brief overview of other departments and agencies with which we work in partnership to support the management of the marine sector. These include Transport Canada, the Department of National Defence, Environment Canada, the Royal Canadian Mounted Police, and immigration, and customs.

Slides 13 and 14 provide a brief overview of how Fisheries and Oceans, and in particular the Canadian Coast Guard, contribute to marine security within Canada. As you are probably aware, Transport Canada is the lead department on marine security.

À la diapo 7, vous avez un aperçu de nos activités de déglacage. En hiver, nos brise-glaces sont dans le centre et l'est du Canada; en été, on les trouve dans l'est de l'Arctique. Les brise-glaces font de l'escorte, de l'entretien des canaux, ils donnent aux navires des informations sur la navigation dans les glaces et ils contribuent à la lutte contre les inondations sur les rives du Saint-Laurent.

La diapo 8 est un instantané de nos services de communications et de trafic maritimes. Il s'agit d'un programme de communications et de coordination afin de repérer les situations de détresse et d'assurer une aide en temps opportun. Nous filtrons les navires pour empêcher des navires dangereux d'entrer dans les eaux canadiennes. Nous réglementons aussi les déplacements des navires et nous fournissons des informations sur le trafic maritime à l'industrie et à d'autres ministères comme le ministère de la Défense nationale.

La diapo 9 présente nos services à la navigation maritime. Le programme de services à la navigation maritime fournit des aides à la navigation afin d'assurer la sécurité de la navigation maritime dans les eaux canadiennes. Il est aussi responsable de la protection du droit du public à naviguer et de l'aménagement des voies d'eau ainsi que des services de dragage.

Les responsabilités environnementales de la Garde côtière incluent la prévention des déversements d'hydrocarbures et les mesures de préparation et d'intervention lorsque cela se produit. La prévention consiste essentiellement en dissuasion et inclut l'application de la réglementation sur la prévention de la pollution. En outre, les aéronefs de surveillance aérienne repèrent les navires qui rejettent illégalement des polluants dans les eaux canadiennes. La préparation au déversement inclut l'organisation de partenariat avec l'industrie pour produire de nouveaux équipements et de nouvelles stratégies d'intervention en cas de déversement. La dernière activité, c'est l'intervention. La Garde côtière veille à réagir de façon efficace aux déversements. Bien que les organisations du secteur privé soient la première ligne de défense en cas de déversement, la Garde côtière peut être la première à intervenir en cas de déversements auxquels une organisation individuelle n'est pas capable de faire face et peut intervenir sur des déversements au large et au nord du 60^e parallèle.

La diapo 11 donne un aperçu de l'appui que nous apportons au ministère des Pêches et des Océans. Comme le montre cette diapo, nous apportons un appui aux services d'océanographie et d'hydrographie, et notre flotte sert à l'application et à la surveillance des pêches.

La diapo 12 donne un bref aperçu des autres ministères et organismes avec lesquels nous collaborons pour assurer la gestion du secteur maritime: il s'agit de Transports Canada, du ministère de la Défense nationale, d'Environnement Canada, de la Gendarmerie royale du Canada, de l'Immigration et des Douanes.

Les diapos 13 et 14 donnent un rapide aperçu de la façon dont Pêches et Océans, et notamment la Garde côtière canadienne, contribuent à la sécurité maritime au Canada. Comme vous le savez probablement, Transports Canada est le ministère

Within the Department of Fisheries and Oceans, the Coast Guard is responsible for managing the department's marine security activities.

I would like to note that the Coast Guard is neither an enforcement nor security agency. The Coast Guard's role is one of support to the security community, through the collection and dissemination of marine information, the provision of marine platforms and the provision of infrastructure and expertise.

The Coast Guard's mandate continues to be marine safety, environmental protection, and support to maritime commerce. However, while the Coast Guard does not have a security mandate, it does play an important role in the provision of an increased level of security in Canada.

The Coast Guard's primary contribution to enhanced federal marine security is our ability to collect and manage maritime information that is shared with other agencies. In addition, we provide the services of our fleet to the Canadian enforcement community.

Slide 14 provides the specific elements of DFO's contribution to the marine security file. Immediately following September 11, the Coast Guard increased the notification period for vessels arriving in Canadian waters from 24 to 96 hours, and the Coast Guard fleet increased the amount of time spent at sea providing a federal presence. As a result of the federal government's announcement on January 22, 2003, the Coast Guard will implement an automated identification system known as AIS. AIS is a shipboard broadcast transponder system, with which ships continually transmit their ID, position, course, speed and voyage-related data to other nearby ships and to shore-based stations. This will allow the Coast Guard to gather and share information on vessels approaching and operating in Canadian waters.

In addition, the Department of Fisheries and Oceans' Conservation and Protection Program will expand its aerial surveillance program. This will mean more air patrols on both coasts, inside and outside the 200-mile limit. The information gathered by these flights is used for fisheries enforcement and pollution detection, and also provides intelligence on marine vessel activity.

I included slide 15 to provide a brief overview of the United States Coast Guard, and to set out some of differences between the Canadian Coast Guard and the U.S. Coast Guard. The U.S. Coast Guard provides a military, multi-mission marine service that operates with five basic missions. The first is maritime safety, which includes search and rescue, marine safety and boating safety. The second is protection of natural resources, which encompasses marine pollution, education, prevention and response. The third is maritime mobility, which is their way of coining aids to navigation, icebreaking services and vessel traffic management. Their fourth mission involves maritime security, which includes drug interdiction, alien migrant interdiction, and

responsable de la sûreté maritime. Au ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière est chargée de la gestion des activités de sécurité maritime.

Je précise que la Garde côtière n'est ni un organisme d'application de la loi, ni un organisme de maintien de la sécurité. Le rôle de la Garde côtière consiste à appuyer les services de sécurité en recueillant et en diffusant des informations d'ordre maritime et en fournissant des plates-formes, une infrastructure et une expertise.

Le mandat de la Garde côtière demeure la sécurité maritime, la protection de l'environnement et l'appui au commerce maritime. Toutefois, bien que la Garde côtière n'ait pas de mandat en matière de sécurité, elle contribue de façon importante à accroître la sécurité du Canada.

La principale contribution de la Garde côtière au renforcement de la sécurité maritime fédérale est notre capacité de recueillir et de gérer l'information maritime qui est partagée avec d'autres organisations. De plus, nous fournissons les services de notre flotte à la communauté canadienne de l'application de la loi.

À la diapo 14, on énumère les éléments particuliers de la contribution du MPO au dossier de la sûreté maritime. Immédiatement après le 11 septembre, la Garde côtière a accru le préavis exigé pour les navires qui arrivent en eaux canadiennes, ce délai passant de 24 à 96 heures, et la flotte de la Garde côtière passe davantage de temps en mer pour affirmer la présence canadienne. À la suite de l'annonce faite par le gouvernement fédéral le 22 janvier 2003, la Garde côtière va mettre en oeuvre un système d'identification automatisé connu sous le sigle SIA, qui est un transpondeur embarqué permettant aux navires de transmettre de façon continue leur identification, leur position, leur cap, leur vitesse et les autres données associées à leur mission à tous les autres navires qui se trouvent dans les parages et aux stations terrestres. Cela permettra à la Garde côtière de recueillir et de partager l'information sur les navires qui approchent des eaux canadienne ou qui s'y trouvent.

En outre, le programme de conservation et de protection du ministère des Pêches et des Océans va renforcer son programme de surveillance aérienne. Cela veut dire qu'il y aura un plus grand nombre de patrouilles aériennes sur les deux côtes, à l'intérieur et à l'extérieur de la limite des 200 milles. L'information recueillie grâce à ces vols de surveillance est utilisée pour faire respecter les règles pour la pêche et pour déceler la pollution marine, et fournit aussi des renseignements sur l'activité des navires.

À la diapo 15, j'ai donné un bref aperçu des activités de la Garde côtière des États-Unis, en indiquant certaines différences entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière des États-Unis. Cette dernière fournit un service maritime ayant de multiples missions avec un caractère militaire, en fonction de cinq missions de base. La première est la sécurité maritime, ce qui comprend la recherche et le sauvetage, la sûreté maritime et la sécurité de la navigation de plaisance. La deuxième est la protection des ressources naturelles, ce qui englobe la pollution marine, l'éducation, la prévention et l'intervention d'urgence. La troisième est la mobilité maritime; c'est sous cette appellation que les Américains désignent les aides à la navigation, les services de

law and treaty enforcement. Finally, they have a national defence mission, which includes general defence duties, homeland security and important waterway security. The last two missions, maritime security and national defence, are principally what differentiates the Canadian Coast Guard from the U.S. Coast Guard, as these activities are the responsibility of other agencies in Canada.

Finally, as a result of its homeland security role, the United States Coast Guard will be integrated into the Department of Homeland Security, effective March 1, 2003. The organization is moving in its entirety, so the operation should not be greatly affected by this move.

We will be pleased to answer any questions you may have on the Canadian Coast Guard, or other subjects.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Meisner. That was a helpful overview. I think it will prove to be a useful introduction to the Canadian Coast Guard.

Senator Forrestall: Have either or both of you read the three reports dealing with a modern Coast Guard and its role? I include in that the report of the Royal Institute that was released a few weeks ago.

Mr. Meisner: I have read all three of them.

Senator Forrestall: In your opinion, what are the pros and cons of giving the Coast Guard a more formal role in securing Canada's coast and protecting her ports?

I should tell you we ask this question because someone will ask us this kind of a question in Washington. We would like to have your expertise.

Mr. Meisner: The Canadian government currently delivers marine security initiatives through a collaborative approach, involving many government departments and led by Transport Canada. We have been meeting collectively over the last several years to come up with the approach to the Canadian government's marine security initiatives announced last January 22. In my opinion, this collaborative approach has worked very well to date.

Senator Forrestall: I am not sure I know quite what to take from that. I asked you for the pros and cons, but I gather there are just pros.

Mr. Meisner: The con I would mention, without getting into the policy side of it, would be the massive undertaking in reorganizing the different organizations participating in delivering these programs now.

Senator Forrestall: Do you feel the same way?

brise-glace et la gestion du trafic maritime. Leur quatrième mission est la sûreté maritime, qui comprend la répression du trafic des drogues et des immigrants clandestins, et l'application de la loi et des traités. Enfin, ils ont une mission de défense nationale, ce qui comprend des activités générales associées à la défense, la sécurité intérieure, et la sécurité des voies d'eau importantes. Ce sont les deux dernières missions, nommément la sûreté maritime et la défense nationale, qui différencient surtout la Garde côtière canadienne de la Garde côtière américaine, puisque ces activités sont du ressort d'autres organisations au Canada.

Enfin, étant donné qu'elle joue un rôle de sécurité intérieure, la Garde côtière des États-Unis sera intégrée au département de la Sécurité intérieur à partir du 1er mars 2003. L'organisation passe en bloc au nouveau ministère, de sorte que ses activités ne devraient pas être grandement dérangées par ce déménagement.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à toute question que vous pourriez avoir au sujet de la Garde côtière canadienne, ou sur d'autres sujets.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Meisner. C'était un survol très utile. Je pense que ce sera plus qu'une introduction utile à la Garde côtière canadienne.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que l'un ou l'autre d'entre vous a lu les trois rapports traitant d'une garde côtière moderne et de son rôle? J'englobe dans cette question le rapport de l'Institut royal qui a été publié il y a quelques semaines.

M. Meisner: Je les ai lus tous les trois.

Le sénateur Forrestall: À votre avis, quel est le pour et le contre de donner à la Garde côtière un rôle plus officiel pour ce qui est de garantir la sécurité de la côte du Canada et de protéger nos ports?

Je dois vous dire que nous vous posons cette question parce que quelqu'un nous posera une question semblable à Washington. Nous aimerions savoir ce que vous en pensez, à titre d'experts.

M. Meisner: Le gouvernement canadien déploie actuellement des programmes de sécurité maritime dans un cadre de collaboration, faisant appel à de nombreux ministères, sous l'égide de Transports Canada. Depuis plusieurs années, nous avons eu de nombreuses réunions qui ont abouti à l'approche annoncée le 22 janvier dernier pour ce qui est des initiatives de sécurité maritime du gouvernement canadien. À mon opinion, cette approche axée sur la collaboration a très bien fonctionné jusqu'à maintenant.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas trop ce que je dois comprendre de votre réponse. Je vous ai demandé quel était le pour et le contre, mais j'ai l'impression qu'il n'y a que du pour.

M. Meisner: Je dirais que le contre, sans vouloir m'aventurer dans une discussion sur les programmes, serait qu'il faudra un vaste effort de réorganisation des différents organismes qui participent actuellement à la prestation de ces programmes.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous du même avis?

Mr. Sylvain Lachance, Acting Director General, Fleet, Canadian Coast Guard: Unfortunately I have not read the report, only excerpts of it in the media. I will share Mr. Meisner's opinion on this.

Senator Forrestall: The role of the Coast Guard has changed so much, in such a compacted period of time. It seems to many of us that we have not really thought out where we want them to be, with the movement away from Transport to Fisheries and the downgrading of personnel. I do not think we have ordered a new vessel in the last seven or eight, or is it 10 or 12 years?

Mr. Lachance: The last major one was built in 1987, if I recall.

Senator Forrestall: That was 16 years ago.

The Chairman: It was the *Sir John A. Macdonald*. He launched it personally.

Senator Forrestall: Sir John A. was a great crewman and skipper.

Where should we be going and what should we be doing with the Canadian Coast Guard? My experience on the coast of Nova Scotia is that, if it were not for the fishermen, you would not be able to get in and out of 90 per cent of the small harbours in Nova Scotia. You would not know where the channels were, or someone would immediately discover abruptly that the rocks had moved.

I do not see a role that they are playing. You give us search and rescue. Could you have someone change the dear old Labrador and put a Cormorant in there? We have the Labrador here now, which is even worse than the Sea King. Sea King would have been updating the Labrador.

Where do we think we are going? We have five regions, and they are controlled, somewhat, from here in Ottawa. Is that the way we should continue to go? When we sit down with our U.S. colleagues in a few weeks' time and they wonder what we are doing about coastal defence, do you have any words of encouragement in respect of the Canadian Coast Guard fleet?

Mr. Meisner: Currently, we really do not have an enforcement or security role as the Canadian Coast Guard. The coastal protection is left to the navy. When it comes to working together, we do have a contribution in that we work with the navy transport, RCMP and other agencies in delivering these marine security programs for Canada. I think the announcement made in January reflects the overall integrated approach to marine security, in which the Coast Guard has an important role, but not a large role.

Senator Forrestall: Our ships are not armed. Apart from the master, there is no legal police authority.

Mr. Lachance: The master does not have police authority.

M. Sylvain Lachance, directeur général intérimaire, Flotte, Garde côtière canadienne: Malheureusement, je n'ai pas lu le rapport, sinon des extraits publiés dans les médias. Je partage l'opinion de M. Meisner là-dessus.

Le sénateur Forrestall: Le rôle de la Garde côtière a tellement changé en si peu de temps. Nous sommes nombreux à penser qu'on n'a peut-être pas vraiment réfléchi à l'orientation qu'on voulait donner à cette organisation, en la faisant passer des Transports aux Pêches et en réduisant ses effectifs. Je ne pense pas qu'on ait commandé un nouveau navire depuis sept ou huit ans, ou peut-être même 10 ou 12.

M. Lachance: Si je me rappelle bien, c'est en 1987 qu'a été construit le dernier bâtiment important.

Le sénateur Forrestall: C'était il y a 16 ans.

Le président: C'était le *Sir John A. Macdonald*. C'est lui qui l'a lancé personnellement.

Le sénateur Forrestall: Sir John A. était un grand capitaine.

Quelle orientation devrions-nous prendre et que devrait-on faire de la Garde côtière canadienne? Mon expérience sur la côte de Nouvelle-Écosse m'a appris que, si ce n'était des pêcheurs, il serait impossible d'avoir accès à 90 p. 100 des petits ports de Nouvelle-Écosse. En effet, on ne saurait pas où se trouvent les chenaux, ou alors quelqu'un découvrirait de manière abrupte que les écueils ont changé de place.

Je ne vois pas bien quel rôle elle joue. Vous nous avez donné la recherche et le sauvetage. Est-ce que quelqu'un pourrait changer le cher vieux Labrador et le remplacer par un Cormorant? Nous avons actuellement un Labrador là-bas, ce qui est encore même pire que le Sea King. Un Sea King serait une amélioration par rapport au Labrador.

Où allons-nous, à votre avis. Nous avons cinq régions, et le tout est dirigé, peu ou prou, à partir d'Ottawa. Est-ce que nous devrions continuer de fonctionner de cette façon? Dans quelques semaines, nous allons rencontrer nos collègues américains; ils nous demanderont peut-être ce que nous faisons en matière de défense côtière. Avez-vous quelques mots d'encouragement à l'endroit de la flotte de la Garde côtière canadienne?

M. Meisner: À l'heure actuelle, nous n'avons pas de rôle d'application de la loi ou de sécurité à la Garde côtière canadienne. C'est la marine qui se charge de la protection des côtes. Quand il s'agit de travailler ensemble, nous avons effectivement une contribution, en ce sens que nous travaillons avec la section des transports de la marine, la GRC et d'autres organismes pour mettre en oeuvre les programmes de sécurité maritime du Canada. Je pense que l'annonce faite en janvier reflète l'approche globale intégrée en matière de sécurité maritime dans laquelle la Garde côtière joue un rôle important, mais pas un rôle de grande envergure.

Le sénateur Forrestall: Nos navires ne sont pas armés. À part le capitaine, on n'y trouve aucune autorité policière.

M. Lachance: Le capitaine n'a pas de pouvoirs policiers.

Senator Forrestall: We are not armed. When we have lodgers on board, that is because we do not have peace or police officers on board. We have a fisheries inspector, perhaps.

Mr. Lachance: We do have fishery officers. When we go on fishery patrol missions, we carry fishery enforcement officers on board who have firearms.

Senator Forrestall: In what other instances will we have people with police qualifications on board?

Mr. Lachance: We have missions with the RCMP. Occasionally, we are used as a platform to deliver police officers to a certain location or to conduct a certain mission. In such instances, we would have RCMP officers on board.

Senator Forrestall: Have you ever had the military or the army on board?

Mr. Lachance: We do provide time to the military for certain training.

Senator Forrestall: For certain training. Have you had the JTF2 on board for amphibious training or assault training?

Mr. Lachance: I believe we have, yes.

Senator Forrestall: Then we do play a bit of an active role. I wonder why you hide it and keep it quiet?

Mr. Lachance: We do not have a mandate, but we do have a role, which is different.

Senator Forrestall: You could have an expanded role or a changed role. What would happen if you were a fully functional division of the Department of Fisheries and Oceans? Would you feel a little more at home? You are neither fish nor fowl. You are in the Transport department, where you have been for 120 years.

Mr. Lachance: We still serve the same clients: the boating community, the fishing people and the commercial shipping. We still provide them with our services.

Senator Forrestall: Let me come back to the fleet again for a moment or two. Your last capital ship was 16 years ago now. What capacity do we have for shallow harbour icebreaking?

Mr. Lachance: It is very limited.

Senator Forrestall: How would you relate that to an interdiction scenario or a patrol scenario with respect to coastal defence?

Mr. Lachance: I am not sure I understand the question.

Senator Forrestall: We do this type of work, and we are capable of doing it. Let us take a case this year, from literally late November until, as it looks outside today, probably the end of March. How do we get our vessels into shallow harbours?

Le sénateur Forrestall: Nous ne sommes pas armés. Quand nous prenons des passagers à bord, c'est parce que nous n'avons pas d'agents de la paix ou de policiers à bord. Nous avons peut-être un inspecteur des pêches.

M. Lachance: Nous avons en effet des agents des pêches. Quand nous partons en mission de patrouille de pêche, nous transportons à bord des agents des pêches qui ont des armes à feu.

Le sénateur Forrestall: Dans quels autres cas trouve-t-on à bord des agents dotés des pouvoirs de la police?

M. Lachance: Nous faisons des missions avec la GRC. À l'occasion, nos bateaux servent de moyen de transport pour amener des agents de police à certains endroits ou pour certaines missions. En pareils cas, nous aurions à bord des agents de la GRC.

Le sénateur Forrestall: Vous arrive-t-il d'avoir à bord des militaires?

M. Lachance: Nous accueillons à l'occasion des militaires pour certains cours de formation.

Le sénateur Forrestall: Pour certains cours de formation. Avez-vous déjà eu à bord des soldats de la FOI2 pour des missions de formation amphibie ou d'assaut?

M. Lachance: Je crois que oui.

Le sénateur Forrestall: Dans ce cas, nous jouons un rôle actif. Je me demande pourquoi vous passez cela sous silence?

M. Lachance: Nous n'avons pas de mandat, mais nous jouons effectivement un rôle, ce qui est différent.

Le sénateur Forrestall: Vous pourriez avoir un rôle accru ou différent. Qu'arriverait-il si vous étiez une division tout à fait opérationnelle du ministère des Pêches et des Océans? Est-ce que vous vous sentiriez un peu plus à l'aise? Vous n'êtes ni chair ni poisson. Vous êtes au ministère des Transports, depuis 120 ans.

M. Lachance: Nous servons toujours les mêmes clients: la communauté de la navigation de plaisance, les pêcheurs et les transporteurs maritimes commerciaux. Nous continuons de leur offrir nos services.

Le sénateur Forrestall: Je reviens à la flotte. Votre dernière acquisition de navire date de 16 ans. Quelle capacité avons-nous en matière de brise-glace pour les ports en eaux peu profondes?

M. Lachance: Une capacité très limitée.

Le sénateur Forrestall: Comment conciliez-vous cela avec un scénario de répression du trafic ou un scénario de patrouille en matière de défense côtière?

M. Lachance: Je ne suis pas sûr de comprendre la question.

Le sénateur Forrestall: Nous faisons ce type de travail et nous sommes capables de le faire. Prenons un cas qui est arrivé cette année, depuis littéralement la fin novembre jusqu'à, d'après la météo d'aujourd'hui, probablement la fin mars. Comment pouvons-nous amener nos navires dans les ports en eaux peu profondes?

Mr. Lachance: We have a fleet of icebreakers that is still in good shape. I am talking about the big ones. Our shallow draft icebreakers that are normally used for small harbour break-up are getting old. They are probably the oldest component of our fleet right now.

Senator Forrestall: Do we have many of those?

Mr. Lachance: We have about six, I believe.

Senator Forrestall: Are they spread throughout Atlantic Canada?

Mr. Lachance: Atlantic Canada, Quebec, and the Great Lakes.

Senator Forrestall: Are there any on the west coast or in the Arctic?

Mr. Lachance: We have a small vessel on the west coast. It falls into that category but does not have icebreaking capabilities.

Senator Forrestall: Do you still shift your officers around and give them stints on the West Coast operations?

Mr. Lachance: Our officers are based mainly in the region and that is where they stay most of their career, if they wish to do so.

Senator Forrestall: Is there no inter-training?

Mr. Lachance: It is very limited.

Senator Forrestall: Why is that?

Mr. Lachance: I suppose that has to do with the way that the staffing works, where people are assigned to a region or a particular level in a region, and that is where they stay, usually.

The Chairman: Out of curiosity, when the Coast Guard switched from Transport to Fisheries, did any of the vessels change their home berths in the year following that?

Mr. Lachance: Not that I remember. We did go through a rationalization of the fleet at that time, and a fair amount of vessels were into commission. Some vessels did go, yes. Because of that reduction, the fleet was re-balanced so the capability would be even from one end of the country to the other, and some ships were deployed from regions at the time.

The Chairman: Did Newfoundland end up with more or less vessels after the change? You do not have to answer me now.

Senator Forrestall also asked you about the icebreakers. What class icebreakers are they, please?

Mr. Lachance: We have 1300s, 1200s, 1100s and 1000s.

The Chairman: If you were classifying them in terms of classes one through ten, what class would they be?

M. Lachance: Nous avons une flottille de brise-glaces qui est encore en bon état. Je parle des gros brise-glaces. Nos brise-glaces à faible tirant d'eau qui sont normalement utilisés pour le déglacage des petits ports commencent à se faire vieux. Ce sont probablement les éléments les plus vieux de notre flotte à l'heure actuelle.

Le sénateur Forrestall: Combien en avons-nous?

M. Lachance: Je pense que nous en avons six.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'ils sont répartis partout dans tout le Canada atlantique?

M. Lachance: Dans l'Atlantique, au Québec et dans les Grands Lacs.

Le sénateur Forrestall: Y en a-t-il sur la côte Ouest ou dans l'Arctique?

M. Lachance: Nous avons un petit bateau sur la côte Ouest. Il se situe dans cette catégorie, mais il n'a pas de capacité de déglacage.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous faites encore une rotation de vos officiers pour leur faire passer du temps sur la côte Ouest?

M. Lachance: Nos officiers passent l'essentiel de leur carrière dans une région donnée, s'ils le souhaitent.

Le sénateur Forrestall: N'y a-t-il pas d'échange pour la formation?

M. Lachance: Très peu.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi?

M. Lachance: Je suppose que cela a à voir avec la manière dont le recrutement fonctionne, c'est-à-dire que les gens sont affectés dans une région ou à un niveau particulier dans une région, et ils restent habituellement à leur poste.

Le président: Par curiosité, quand la Garde côtière est passée des Transports aux Pêches, est-ce que l'un ou l'autre des navires a changé de port d'attache au cours de l'année suivante?

M. Lachance: Pas que je me rappelle. Nous avons fait une rationalisation de la flotte à ce moment-là et un bon nombre de navires étaient en service. Certains navires ont en effet été éliminés. À cause de cette réduction, il a fallu rééquilibrer la flotte pour que la capacité demeure la même d'un bout à l'autre du pays, et certains navires ont été déployés d'une région à l'autre à ce moment-là.

Le président: Est-ce que Terre-Neuve s'est retrouvée avec plus ou moins de navires après le changement? Vous n'avez pas à me répondre tout de suite.

Le sénateur Forrestall vous a également interrogé sur les brise-glaces. De quelle classe de brise-glaces s'agit-il, je vous prie?

M. Lachance: Nous avons des 1300, 1200, 1100 et 1000.

Le président: Si vous deviez les ranger dans des classes numérotées de un à dix, de quelle classe s'agirait-il?

Mr. Lachance: The icebreakers are from 1000 up.

The Chairman: With a 1000 up, it can break one foot in continuous mode at five knots?

Mr. Lachance: I would have to give you the details on that. The most powerful one is the 1300. The classification describes an overall capability, not the thickness of ice it can break. I can provide that to you.

The Chairman: Essentially, these icebreakers ride up on the ice and force it down as opposed to going underneath and breaking it up. They are oval-shaped as opposed to spoon-shaped, and the design is essentially 34 years old.

Mr. Lachance: No, those are the old ones. We have more recent ones such as the *Henry Larsen*, which was our newest built. It was designed in the mid-1980s.

The Chairman: Are you familiar with vessel supply ships like the *Kigoriak* and the new designs that they have?

Mr. Lachance: We have one icebreaker.

The Chairman: It has a spoon-shaped hull with the water coming down the sides.

Mr. Lachance: We did buy from the industry the *Terry Fox* to replace the *Sir John A. MacDonald*, which has a spoon bow.

The Chairman: How do you find it?

Mr. Lachance: It has limitations for the type of work we do.

The Chairman: Is that bad or good?

Mr. Lachance: It is neither bad nor good, depending on the type of work we do. For certain tasks, it is not as good as the other icebreakers we have because of the stern shape of the vessel. It is a square stern and does not turn as well as other vessels we have.

The Chairman: You mention that you screen vessels that are unsafe and you do it from a distance. How do you do that?

Mr. Meisner: Through the Maritime Communication and Traffic Service, MCTS centres, the vessel has a list of questions it must report into. Transport Canada regulates the safety of these vessels. If a particular vessel is on a list or reports something that is abnormal and Transport Canada is advised, then the ship is either not given permission to come into Canadian waters or told to go to a certain berth where it will be rectified.

The Chairman: With whom do you share the information?

Mr. Meisner: In that particular case of an unsafe vessel, it would be Transport Canada.

The Chairman: Do you have other information as well?

Mr. Meisner: We have connections to other departments such as Agriculture Canada, if it happens to be carrying some sort of commodity that is banned.

M. Lachance: Les classes de brise-glace sont numérotées à partir de 1000.

Le président: Prenons un brise-glace de la classe 1000; peut-il naviguer en mode continu dans une glace d'une épaisseur d'un pied à cinq nœuds?

M. Lachance: Il faudrait que je vous donne les détails à ce sujet. Le plus puissant, c'est le 1300. La classification décrit la capacité globale, pas l'épaisseur de glace qu'il peut briser. Je peux vous communiquer cela.

Le président: En fait, ces brise-glace montent sur la glace et l'écrasent au lieu de passer dessous et de la faire éclater. Ils ont une forme ovale par opposition à une forme de cuiller, et c'est un dessin qui remonte en gros à 34 ans.

M. Lachance: Non, cela, ce sont les anciens. Nous en avons des plus récents comme le *Henry Larson*, le dernier que nous avons construit. Il a été construit au milieu des années 1980.

Le président: Vous connaissez des navires d'approvisionnement comme le *Kigoriak* et leur nouveau dessin?

M. Lachance: Nous avons un brise-glace.

Le président: Il a une coque en forme de cuiller et l'eau descend sur les côtés.

M. Lachance: Nous avons acheté le *Terry Fox* à l'industrie pour remplacer le *Sir John A. MacDonald*, qui a une proue en cuiller...

Le président: Comment le trouvez-vous?

M. Lachance: Il a ses limites pour le genre de travail que nous faisons.

Le président: Il est bon ou mauvais?

M. Lachance: Ni l'un ni l'autre, cela dépend du genre de travail que nous faisons. Pour certaines tâches, il n'est pas aussi bon que les autres brise-glace à cause de la forme de sa poupe. C'est une poupe carrée et il ne tourne pas aussi bien que les autres navires que nous avons.

Le président: Vous dites que vous filtrez les navires dangereux à distance. Comment faites-vous?

M. Meisner: Les navires doivent répondre à une liste de questions des services de communications et de trafic maritimes, les SCTM. Transports Canada régleme la sécurité des navires. Si un navire particulier est inscrit sur une liste ou déclare quelque chose d'anormal et que Transports Canada en est informé, ou bien on n'autorise pas le navire à entrer dans les eaux canadiennes ou on le dirige vers un certain mouillage pour rectifier la situation...

Le président: À qui communiquez-vous les informations?

M. Meisner: Dans le cas d'un navire non sûr, c'est Transports Canada.

Le président: Vous avez aussi d'autres informations?

M. Meisner: Nous avons des liens avec d'autres ministères tels qu'Agriculture Canada, si le navire transporte une denrée interdite.

The Chairman: You tell Canada Customs if they had X number of containers and what was in them?

Mr. Meisner: Yes. The information is there. We have a list of suspicious ships. If a ship is on that list, as soon as we are aware that it is coming into Canadian waters, we will contact that particular agency or department that put it on the list.

The Chairman: They do not board the ships unless you have a police officer with you and you have a reason to board.

Mr. Meisner: Right. This is purely a communication function.

The Chairman: You talked about oil spill clean up. You have terrific pictures here.

Is it possible to clean up an oil spill if it is off Hibernia and you are in a 6- or 12-foot sea? I warn you that I will quote from Mr. Hopper as soon as you give me an answer.

Mr. Meisner: I am not an oil spill expert. It will depend on the conditions of the weather, the tide and type of spill in the water.

The Chairman: If you had an average day, an average sea and a sunny day, could you expect to clean up more than 10 per cent of the spill?

Mr. Meisner: I would not want to try to answer because I am not an expert in the oil spill business.

Mr. Lachance: No. We drive ship.

The Chairman: Could someone give us that information about how capable it is in bad weather? Mr. Hopper's answer was that if we had an oil spill at Hibernia, he expected it would clean up by the time it hit Ireland — for what that is worth.

Senator Smith: I presume that there was a good rationale for the transfer from the Department of Transport to the Department of Fisheries and Oceans. Have the wrinkles resulting from that transfer been worked out?

Mr. Lachance: Yes, they have been worked out.

Senator Smith: Are there still difficulties of any consequence?

Mr. Meisner: I am not sure. There are obviously wrinkles, but they are day-to-day management things that I am not sure can be attributed to the move or the fact that we have gone through changes in the six or seven years since we have been over there. The basic premise of merging the two organizations was to merge the fleet and have one common civilian fleet and get the efficiencies out of it.

Senator Smith: How long have you been there?

Mr. Meisner: I was with Transport Canada. I came when the Coast Guard came over.

Senator Smith: You moved over?

Le président: Vous informez Douanes Canada du nombre de conteneurs et de leur contenu?

M. Meisner: Oui. Nous avons toutes les informations. Nous avons une liste de navires suspects. Si un navire figure sur cette liste, dès que nous apprenons qu'il approche des eaux canadiennes, nous contactons le ministère ou l'organisme qui l'a inscrit sur la liste.

Le président: Vous n'abordez pas un navire tant que vous n'êtes pas accompagné d'un policier et que vous n'avez pas une raison de l'aborder.

M. Meisner: C'est exact. C'est purement une fonction de communication.

Le président: Vous avez parlé de dépollution en cas de déversement. Vous avez des photos fantastiques ici.

Est-il possible de nettoyer une nappe de pétrole au large d'Hibernia avec des vagues de six à douze pieds? Je vous préviens que je vais vous citer M. Hopper dès que vous m'aurez répondu.

M. Meisner: Je ne suis pas un expert en déversement d'hydrocarbures. Tout dépend de la météo, de la marée et du type de déversement.

Le président: Disons que vous avez une journée moyenne, une mer moyenne et un temps ensoleillé, pensez-vous pouvoir nettoyer plus de 10 p. 100 de la nappe?

M. Meisner: Je préfère ne pas répondre car je ne suis pas expert en la matière.

M. Lachance: Non. Nous pilotons des navires.

Le président: Quelqu'un pourrait-il nous dire ce qu'on est capable de faire par mauvais temps? M. Hopper nous a répondu que s'il y avait un déversement de pétrole à Hibernia, il estimait qu'il atteindrait l'Irlande avant d'être nettoyé — pour ce que cela vaut.

Le sénateur Smith: Je présume qu'il y avait de bonnes raisons pour ce transfert du ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans. Est-ce que vous avez résolu tous les problèmes que ce transfert a entraînés?

M. Lachance: Oui, nous avons tout résolu.

Le sénateur Smith: Y a-t-il encore des difficultés importantes?

M. Meisner: Je n'en suis pas certain. Il y a évidemment des problèmes, mais il s'agit de questions de gestion quotidienne que je ne suis pas certain de pouvoir attribuer au transfert ou au fait qu'il y a eu des changements depuis six ou sept ans que nous avons quitté le ministère des Transports. La principale raison de la fusion des deux organisations était de fusionner la flotte et d'avoir une flotte civile commune avec les économies que cela suppose.

Le sénateur Smith: Depuis combien de temps êtes-vous là?

M. Meisner: J'étais avec Transports Canada. Je suis arrivé lorsqu'on a transféré la Garde côtière.

Le sénateur Smith: Vous avez transféré?

Mr. Meisner: I was not with the Coast Guard. I was with Transport Canada and the airports group and came over at the same time as the Coast Guard.

Senator Smith: I am intrigued by the search and rescue category — the 27 helicopters, and the picture you show on page 5 of your submission. That is a Labrador there, you say. How many of your helicopters are Labradors?

Mr. Meisner: That is DND. We are responsible for the marine search and rescue aspect; DND provides the air support.

Senator Smith: You do have 27 helicopters that are yours, separate and apart from DND?

Mr. Lachance: That is correct. We have 27 helicopters that are for the Canadian Coast Guard.

Senator Smith: What are they?

Mr. Lachance: BO-105s, Bell 1206s, Bell 212s and one Sikorsky S61. That is the big one on the West Coast.

Senator Smith: I read about this rescue on the weekend involving the Cormorant. I totally agree with you. I think it is a great plane. What was your reaction to the capabilities that it demonstrated?

Mr. Lachance: It looks like they did a good job.

Senator Smith: It set a record, at least that is what the paper reports indicated. On the West Coast, for example, where you have the Sikorsky, what is its capacity?

Mr. Lachance: It is the only one with search and rescue capacity. It is our heavy lift. It has heavy lift capability and search rescue capability as well.

Senator Smith: How will it be decided when you, as opposed to DND, go? Is there overlap there?

Mr. Lachance: I am not sure how they would decide but I think the distribution of resources for search and rescue takes into account capability of DND and the Coast Guard.

Senator Smith: Where is the main base?

Mr. Meisner: The search and rescue centre on the West Coast.

Senator Smith: Whose jurisdiction is it under?

Mr. Lachance: Department of Defence.

Senator Smith: Would they make the call on these other 27 helicopters, the smaller ones? Would they be sending them to look out for things?

Mr. Lachance: The other helicopters that we have are not equipped to perform search and rescue missions — search, possibly, within the VFR rules, but not rescue missions.

M. Meisner: Je n'étais pas avec la Garde côtière. J'étais avec Transports Canada, au Groupe des aéroports, et je suis arrivé au ministère en même temps que la Garde côtière.

Le sénateur Smith: La catégorie recherche et sauvetage m'intrigue — les 27 hélicoptères et l'image que vous montrez à la page 5 de votre mémoire. Vous dites que c'était au Labrador. Combien avez-vous d'hélicoptères au Labrador?

M. Meisner: C'est le ministère de la Défense. Nous sommes responsables de l'aspect recherche et sauvetage maritimes; le ministère de la Défense fournit l'appui aérien.

Le sénateur Smith: Vous possédez bien 27 hélicoptères à vous, distincts de ceux du ministère de la Défense?

M. Lachance: En effet. Nous avons 27 hélicoptères pour la Garde côtière canadienne.

Le sénateur Smith: Quelles sortes d'hélicoptères?

M. Lachance: Nous avons des BO-105, des Bell 1206, des Bell 212 et un Sikorsky S61. C'est le gros hélicoptère sur la côte Ouest.

Le sénateur Smith: J'ai lu ce week-end au sujet du sauvetage avec le Cormorant. Je partage tout à fait votre avis. C'est un excellent hélicoptère. Quelle a été votre réaction face à ses capacités?

M. Lachance: Il semblerait qu'on ait fait un bon travail.

Le sénateur Smith: On a établi un record, du moins d'après les journaux. Sur la côte Ouest, par exemple, où vous avez le Sikorsky, quelle est votre capacité?

M. Lachance: C'est le seul hélicoptère capable de recherche et de sauvetage. C'est notre seul hélicoptère de transport lourd. C'est un hélicoptère de transport lourd et de sauvetage et de recherche aussi.

Le sénateur Smith: Comment décide-t-on si c'est vous plutôt que le ministère de la Défense qui répond? Est-ce qu'il y a chevauchement?

M. Lachance: Je ne sais pas au juste comment on décide, mais je crois que l'attribution des ressources pour la recherche et le sauvetage tient compte des capacités et du ministère de la Défense et de la Garde côtière.

Le sénateur Smith: Où est la base principale?

M. Meisner: Le centre de recherche et de sauvetage sur la côte Ouest.

Le sénateur Smith: De qui relève ce centre?

M. Lachance: Du ministère de la Défense.

Le sénateur Smith: Est-ce que c'est ce ministère qui décide de l'utilisation des 27 autres hélicoptères, les plus petits? Est-ce qu'on les envoie faire des recherches?

M. Lachance: Les autres hélicoptères ne sont pas équipés pour des missions de recherche et de sauvetage — des recherches, peut-être, selon les règles du ministère des Pêches et des Océans, mais pas des missions de sauvetage.

Senator Smith: They are not used to pull people out.

Mr. Lachance: No.

Senator Smith: I am wondering about the statistic you cite in your brief. It says, "On an average day, the Coast Guard saves 55 people and saves 8 lives..." Is that on an average day?

Mr. Lachance: Yes.

Senator Smith: Eight times 365 would be over 2,900 a year. Really?

Mr. Lachance: Yes.

Senator Smith: It is interesting that most of these helicopters can do the search and rescue. You are comfortable that this is an accurate statistic?

Mr. Lachance: From our vessels particularly, yes.

Senator Smith: Okay. That would be nearly 3,000 a year.

The Chairman: It is seasonal.

Mr. Lachance: It is quite seasonal, yes.

Senator Smith: I am bowled over by that number. Most of these helicopters do not do it, but that is good.

My experience with the Coast Guard is limited. For years, I had a boat that I kept in Cobourg. That is a Coast Guard locale for Lake Ontario. I have been told that it is Cobourg as opposed to other harbours because, geographically, it is closest to the centre of the lake. Every so often, you will see it cruising around. It is probably a 70-footer.

Mr. Lachance: Yes, that is true.

Senator Smith: It is in that range. Let us think of sin, of skullduggery, of things on the edge. If the crew of that Coast Guard boat sees a boat heading to Rochester carrying a bunch of people who they do not think are planning on going through normal immigration procedures or if the crew has reason to believe there may be illicit cargo on board, the crew would not stop that boat?

Mr. Lachance: They have no power to stop it.

Senator Smith: Would they phone the Americans? Who would they phone?

Mr. Lachance: They would get in touch with the Marine Communication and Traffic Service. The network would do it its thing.

Senator Smith: No one else has boats like that 70-footer to stop such a boat? No other agency has boats like that?

Mr. Lachance: Some police forces have boats. The Ontario Provincial Police have a boat.

Le sénateur Smith: On ne s'en sert pas pour sortir les gens.

M. Lachance: Non.

Le sénateur Smith: Je m'interroge sur les données que vous citez dans votre mémoire. Vous dites: «Chaque jour, en moyenne, la Garde côtière prête secours à 55 personnes et sauve la vie à 8 personnes...» Est-ce un jour moyen?

M. Lachance: Oui.

Le sénateur Smith: Huit fois 365, ça donne plus de 2 900 par année. Vraiment?

M. Lachance: Oui.

Le sénateur Smith: C'est intéressant que la plupart de ces hélicoptères puissent effectuer des missions de recherche et de sauvetage. Vous avez confiance que ce sont les bonnes données?

M. Lachance: Surtout avec nos navires, oui.

Le sénateur Smith: Très bien. Donc cela donne presque 3 000 par année.

Le président: C'est une question de saison.

M. Lachance: En effet, oui.

Le sénateur Smith: Je suis renversé par ce chiffre. La plupart de ces hélicoptères ne participent pas à ces missions, mais c'est bien.

Mon expérience de la Garde côtière est limitée. Pendant des années, j'ai eu une embarcation que je gardais à Cobourg. C'est le centre de la Garde côtière pour le lac Ontario. On me dit que c'est Cobourg plutôt que les autres ports parce que, géographiquement, c'est plus près du centre du lac. De temps à autre, vous verrez ce qui est sans doute un navire de 70 pieds qui croise au large.

M. Lachance: Oui, c'est vrai.

Le sénateur Smith: C'est de cette taille. Pensons aux pêchés, à des machinations, à des choses extrêmes. Si l'équipage de ce navire de la Garde côtière voit une embarcation qui se dirige vers Rochester, avec à son bord plusieurs personnes, qui de l'avis de l'équipage n'ont pas l'intention de suivre les procédures normales d'immigration, ou si l'équipage a raison de croire qu'il y a peut-être une cargaison illicite à bord, est-ce que l'équipage arrêterait l'embarcation?

M. Lachance: L'équipage n'a pas ce pouvoir.

Le sénateur Smith: Est-ce que vous téléphonez aux Américains? À qui téléphonez-vous?

M. Lachance: On communique avec les services de communications et de trafic maritimes. Nous passons par le réseau.

Le sénateur Smith: Personne d'autre n'a de navires comme celui de 70 pieds pour arraisonner les embarcations? Aucune autre agence n'a de navires comme ça?

M. Lachance: Certaines forces policières en ont. La police provinciale de l'Ontario a un navire.

Senator Smith: The only OPP boat I have seen in the area is perhaps a 20-footer with a 100-horsepower outboard motor. That does not remotely compare with a 75-foot Coast Guard boat. The American Coast Guard has boats to stop boats heading toward the States. If suspicious boats are coming in, though, your hands are tied. Have they always been tied?

Mr. Lachance: The mandate has never been given to the Coast Guard to do police work.

Senator Smith: What is your understanding of why that has never happened? I am not asking whether you agree with that situation. I realize you are civil servants; I do not want to put you in an awkward position. What is your understanding of the rationale of the policy-makers who would determine things such as this?

Inevitably, the Coast Guard has known of suspicious boats but did not do anything because your hands were tied. The question would be raised again. What is the rationale as to why you have none of these powers?

Mr. Meisner: I cannot speculate on the rationale. When the Coast Guard was created in 1962, it had much the same mandate it has now, which was promoting vessel safety and boating safety and supporting maritime commerce. I can only speculate that the incidents that have happened since that time did not justify, for the policy-makers of the day, changing the mandate of the Canadian Coast Guard.

Senator Smith: Let me address one off-the-wall activity that has received a fair bit of publicity recently — namely, the exporting of stolen cars. We read that, for example, in Montreal and Toronto, thousands of cars are stolen annually and they wind up in container ships that seem to sail out of our harbours with impunity.

Have you ever heard of an instance where the Coast Guard saw a cargo ship that they thought might be full of stolen cars? In the grapevine, have you heard of such a thing?

Mr. Meisner: I have never heard of anything. If they did, they probably go through the communication channels and advise those who could do something about it.

Senator Smith: If one of the bigger Coast Guard boats was watching a suspicious boat go right by, you would not have the jurisdiction, even in an extreme case like that, to intercept and stop them on your own?

Mr. Lachance: One would have to know that that kind of cargo was on board. If they are carrying closed containers, the chances of anyone knowing about the presence of stolen goods on the ship are remote.

Senator Smith: So this sphere of activity is one that you never encounter?

Mr. Lachance: That is correct.

The Chairman: Who did the job before 1962?

Le sénateur Smith: Le seul navire de la police provinciale de l'Ontario que j'ai vu dans la région est peut-être une embarcation de 20 pieds à moteur hors bord de 100 chevaux-vapeur. Cela ne se compare pas du tout avec le navire de 75 pieds de la Garde côtière. La Garde côtière américaine a des navires pour arraisonner les embarcations en direction des États-Unis. S'il y a des navires suspects cependant, vous avez les mains liées. En a-t-il toujours été ainsi?

M. Lachance: La Garde côtière n'a jamais reçu le mandat de faire du travail policier.

Le sénateur Smith: D'après vous, pourquoi cela ne s'est-il jamais produit? Je ne vous demande pas si la situation vous convient. Je me rends compte que vous êtes fonctionnaires; je ne veux pas vous placer dans une situation difficile. À votre avis, quel est le raisonnement de ceux qui formulent les politiques?

Inévitablement, la Garde côtière a vu des navires suspects, mais n'a rien fait parce que vous avez les mains liées. La question se pose donc. Pourquoi n'avez-vous pas ces pouvoirs?

M. Meisner: Je ne saurais avancer de raison. Lors de la création de la Garde côtière en 1962, le mandat était en grande partie le même qu'actuellement, c'est-à-dire la promotion de la sécurité maritime et de la sécurité nautique ainsi que l'appui au commerce maritime. Je ne peux que supposer que les événements depuis n'ont pas justifié, de l'avis de ceux qui ont formulé la politique, un changement dans le mandat de la Garde côtière canadienne.

Le sénateur Smith: Permettez-moi maintenant de parler d'une activité bizarre qui a reçu beaucoup de publicité récemment — c'est-à-dire l'exportation de véhicules volés. Nous lisons que par exemple, à Montréal et Toronto, des milliers de véhicules sont volés à tous les ans et se retrouvent sur des navires conteneurs qui semblent quitter nos ports en toute impunité.

Avez-vous déjà entendu parler d'un cas où la Garde côtière a vu un cargo qui aurait pu transporter des véhicules volés? Avez-vous entendu des rumeurs à ce sujet?

M. Meisner: Je n'ai jamais entendu rien de tel. Si la Garde côtière voyait un tel navire, on passerait par le réseau de communications pour prévenir qui de droit.

Le sénateur Smith: Si un des plus gros navires de la Garde côtière voyait passer un navire suspect, n'auriez-vous pas compétence, même dans un cas extrême comme celui-ci, pour l'intercepter et l'arraisonner de vous-même?

M. Lachance: Il faudrait connaître le genre de cargaison à bord. Or s'il s'agit de conteneurs fermés, il est peu probable que quelqu'un sache qu'il y a à bord des biens volés.

Le sénateur Smith: Donc ce n'est jamais votre sphère d'activités?

M. Lachance: En effet.

Le président: Qui faisait ce travail avant 1962?

Mr. Lachance: I guess the Coast Guard got its name in 1962, but there was previously an organization called the Canadian Marine Services that performed those duties.

The Chairman: That was a part of the old MOT?

Mr. Lachance: That is correct.

Senator Atkins: Even further back, during the war, did MOT or National Defence perform those duties?

Mr. Lachance: I could not tell you that. I would have to look into our history books.

Mr. Meisner: At one point, the functions were under the Department of Fisheries and Oceans before they went to MOT.

The Chairman: If you go back far enough, it was the Colonial Office of the Royal Navy.

Mr. Meisner: The Coast Guard and its functions have quite a chronology throughout the years.

Senator Atkins: They used to have military along the New Brunswick shore during the war.

Senator Banks: I am a prairie chicken so this is mostly new to me — not entirely, though. Most Canadians would be distressed about the anecdotal situation that Senator Smith has referenced. If something is going wrong near a big Canadian ship with Canadian officers and with a Canadian flag flying, while working at sea or on a large lake, there is literally nothing that could be done because of a lack of authority. That is a comment; not a question.

Can I get a thumbnail version of the various sizes of the 104 vessels in the Coast Guard fleet? I know some are quite small but how far down does that go in the 104 count? Does that include Zodiacs?

Mr. Lachance: No. We do not go into Zodiacs. We go down to about 47 feet.

Senator Banks: That would be the smallest vessel counted among the 104?

Mr. Lachance: Yes.

Senator Banks: How many of those are “ocean-going vessels”?

Mr. Lachance: We have about 42 that could be called ocean-going vessels. The rest are basically coastal vessels.

Senator Banks: My main concern has to do with the North and sovereignty. Many people are greatly concerned about our lack of presence, our inability to exercise a demonstrable sovereign presence — showing the flag — in the North. We lack the ability to do icebreaking in the North 12 months of the year. As you said, our biggest icebreakers do not go there in the wintertime.

M. Lachance: Je suppose que la Garde côtière a reçu ce nom en 1962, mais il y avait précédemment une organisation que l'on appelait le Service de la marine canadienne qui effectuait ces fonctions.

Le président: Est-ce que cela faisait partie de l'ancien ministère des Transports?

M. Lachance: En effet.

Le sénateur Atkins: Si on remonte encore plus loin dans le temps, au cours de la guerre, est-ce que le ministère des Transports ou celui de la Défense nationale exécutait ces fonctions?

M. Lachance: Je ne saurais vous dire. Il me faudrait regarder dans nos archives.

M. Meisner: À une certaine époque, ces fonctions relevaient du ministère des Pêches et des Océans, avant de relever du ministère des Transports.

Le président: Si l'on remonte suffisamment loin, c'était l'Office des colonies de la marine royale.

M. Meisner: La Garde côtière a toute une chronologie.

Le sénateur Atkins: On avait des militaires le long de la côte du Nouveau-Brunswick pendant la guerre.

Le sénateur Banks: Je suis des Prairies et donc, pour l'essentiel, tout cela est nouveau pour moi — mais pas tout à fait cependant. La plupart des Canadiens seraient malheureux d'entendre les anecdotes dont le sénateur Smith a parlé. Si quelque chose ne va pas près d'un gros navire canadien avec des officiers canadiens à bord et arborant un drapeau canadien, que ce soit en mer ou sur un lac, il n'y a absolument rien à faire, faute de pouvoirs. C'était un commentaire, pas une question.

Puis-je avoir en gros la taille des 104 navires de la flotte de la Garde côtière? Je sais que certains sont plutôt petits, mais est-ce que vous les incluez dans les 104? Est-ce que vous incluez les zodiacs?

M. Lachance: Nous n'avons pas de zodiacs. Nos plus petits sont d'environ 47 pieds.

Le sénateur Banks: Ce serait le plus petit navire parmi les 104?

M. Lachance: Oui.

Le sénateur Banks: Combien avons-nous de navires de haute mer?

M. Lachance: Nous en avons environ 42 que j'appellerais «des navires de haute mer». Les autres sont essentiellement des caboteurs.

Le sénateur Banks: Ma principale préoccupation porte sur le Nord et la souveraineté. De nombreuses personnes sont extrêmement préoccupées par notre manque de présence, par notre incapacité de démontrer une présence souveraine — de montrer le pavillon — dans le Nord. Nous sommes incapables de briser la glace dans le Nord 12 mois par année. Comme vous l'avez dit, nos plus gros brise-glaces ne s'y rendent pas en hiver.

To some ignorant people, like myself, it seems absurd that Canada can claim so much ice-bound territory — although the ice-affected area seems to be growing gradually smaller — and yet we do not have year-round icebreaking capability as other nations do.

Are there any plans afoot to allow for Canadian sea-going, if not a naval, presence, in the North in the winter months?

Mr. Lachance: No, there is no such plan, sir.

Senator Banks: With respect to the over-the-horizon recognition of ships of interest that are coming to Canada with cargo or persons of interest on board — the Eastern Canada Vessel Traffic Service, for example — and with new technological applications, there is no interdiction authority that resides in the Canadian Coast Guard; is that correct?

Mr. Meisner: Correct.

Senator Banks: If a ship loaded with heaven knows what is coming towards Canada, and it ought not to be, and the Coast Guard is much closer to the vessel than the navy, can it just sail right by you, thumbing its nose? Could a ship get in front of another ship and slow it down by zigzag motions? Is there literally nothing we can do? Would the criminal go by literally saying, "Hello, fellows, we are sure glad that is red and white instead of white and red"?

Mr. Meisner: The premise of the regime of the security of domain awareness is an interdepartmental approach. With the DND having their over-the-horizon radar, we would have an understanding of what vessels were out there, and we would have a long-range tracking system to tell us which ones are so-called suspicious ships. You will know about them far enough out that you can send a navy ship to intercept them before they got to Canadian waters.

Senator Banks: I am just surprised, as I think others would be, to learn this is true in those circumstances.

Senator Wiebe: Correct me if I am wrong, but for the benefit of Senator Banks and myself, coming from Saskatchewan, it is my understanding that the Coast Guard has personnel and a presence in the Prairie provinces. Is that correct?

Mr. Lachance: We do have a presence on Lake Winnipeg.

Senator Wiebe: Are there none in Saskatchewan?

Mr. Meisner: We have responsibilities under the Navigable Water Protection Act. It is mandated within all provinces because it covers freshwater. I cannot answer whether we actually have staff in Saskatchewan, but we do have responsibilities there.

Pour certaines personnes qui n'y connaissent rien, comme moi-même, il semble absurde que le Canada puisse prétendre posséder autant de territoire bloqué par les glaces — bien que ces régions semblent diminuées à tous les ans — et pourtant nous sommes incapables, contrairement à d'autres pays, de briser la glace à l'année.

Est-ce que l'on envisage de permettre d'utiliser les eaux canadiennes, sinon d'établir une présence navale, dans le Nord, pendant les mois d'hiver?

M. Lachance: Non, rien de tel n'est envisagé, monsieur.

Le sénateur Banks: Dans le cas de la reconnaissance transhorizon de navires d'intérêt qui s'en viennent au Canada avec, à bord, des cargaisons ou des personnes d'intérêt — le Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada, par exemple — et grâce aux nouvelles technologies, la Garde côtière canadienne ne possède pas le pouvoir d'interdire nos eaux, n'est-ce pas?

M. Meisner: En effet.

Le sénateur Banks: Si un navire avec Dieu seul le sait quelle cargaison se dirige vers le Canada, ce qui ne devrait pas être le cas, et que la Garde côtière est beaucoup plus près du navire que la marine, ce navire peut vous croiser, sans se préoccuper? Est-ce qu'un navire pourrait se placer devant cet autre navire et le ralentir par un mouvement de zigzag? Est-ce qu'il n'y a vraiment rien que vous puissiez faire? Est-ce que les criminels passent en disant littéralement: «Ah les gars, nous sommes heureux que ce soit rouge et blanc au lieu de blanc et rouge!»?

M. Meisner: La prémisse du régime de sécurité, c'est une approche interministérielle. Le ministère de la Défense nationale a un radar transhorizon, et nous savons quels navires sont en mer et nous possédons un système de surveillance à longue portée qui nous indique quels sont les navires suspects. On les voit venir d'assez loin qu'on peut envoyer un navire de la marine les intercepter avant qu'ils n'arrivent dans les eaux canadiennes.

Le sénateur Banks: C'est simplement que je suis surpris, comme le seraient les autres, d'apprendre que c'est le cas dans ces circonstances.

Le sénateur Wiebe: Si je fais erreur, dites-le-moi, mais pour le bénéfice du sénateur Banks et de moi-même, venant de la Saskatchewan, je crois savoir que la Garde côtière a du personnel et une présence dans les provinces des Prairies. Est-ce le cas?

M. Lachance: Nous avons une présence sur le lac Winnipeg.

Le sénateur Wiebe: Vous n'avez personne en Saskatchewan?

M. Meisner: Nous avons des responsabilités aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous avons un mandat dans toutes les provinces parce que cette loi vise l'eau douce. Je ne saurais dire si nous avons en fait du personnel en Saskatchewan, mais nous avons des responsabilités dans cette province.

Senator Wiebe: It is my understanding that the Coast Guard does have a presence in Saskatchewan, Alberta and Manitoba, especially as it relates to large lakes and fisheries. I must check this out. However, I was hoping that you could save me a little bit of groundwork.

However, it is my understanding that officers of the Coast Guard are responsible for large reservoirs that have been built and that stock fish. When those gates are open to irrigate land, some of this fish cannot be contained in the reservoir. There is regulatory concern, on the part of the farmers who are irrigating, if a fish happens to land on their property out of water.

Mr. Meisner: I am familiar with the subject you are talking about. However, it is the Department of Fisheries and Oceans fish management issue — which is not the Coast Guard. It is the same department, but not part of the Coast Guard.

Senator Wiebe: It is not Coast Guard personnel that are actually doing that, then?

Mr. Meisner: No, but the Coast Guard also has a role in that same circumstance for our navigable waters protection, where something constructed in any navigable waterway has to get a permit.

Senator Wiebe: So the Coast Guard would have to look after the permit for the construction?

Mr. Meisner: Anything that is constructed in water that is deemed to be navigable needs a permit.

There is also another permit that is required from the fish management side so that you are not destroying any fish habitat. However, that is not within the purview of the Coast Guard.

Senator Wiebe: It is right that there are actually Coast Guard personnel there, then, because they have to authorize the permit and check it out.

Mr. Meisner: I am not sure we are actually based there. We have a jurisdiction there. I can find out if we have any people in Saskatchewan.

Senator Wiebe: That would help me out.

In response to Senator Forrestall's first question, you said that was some amalgamation that took place within the last year within the department with which you were happy. Could you explain that?

Mr. Meisner: If I recall correctly, I think we were talking about the ability to respond to a marine security incident. I replied that we worked collaboratively with other agencies and departments to come up with a Canadian approach to marine security. There was not any reorganization. It was just different agencies and departments working better together.

Senator Banks: The question Senator Wiebe is talking about that Senator Forrestall asked was the transfer from transport to fisheries, and did that cause any difficulties.

Le sénateur Wiebe: Je crois savoir que la Garde côtière a une présence en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba, surtout pour les grands lacs et les pêches. Je vais devoir vérifier. Toutefois, j'espérais que vous pourriez me sauver un peu de temps.

En outre, on me dit que les agents de la Garde côtière sont responsables des grands réservoirs qui ont été construits et stockés de poissons. Lorsque l'on ouvre les vannes pour l'irrigation des terres, des poissons ne restent pas dans le réservoir. Il y a une inquiétude sur le plan de la réglementation pour les agriculteurs qui font de l'irrigation si des poissons se retrouvent, hors de l'eau, sur leur propriété.

M. Meisner: Je suis au courant de ce sujet. Toutefois, c'est le ministère des Pêches et des Océans qui gère la question du poisson — pas la Garde côtière. C'est le même ministère, mais cela ne relève pas de la Garde côtière.

Le sénateur Wiebe: Ce n'est donc pas le personnel de la Garde côtière qui s'en occupe?

M. Meisner: Non, mais la Garde côtière a un rôle à jouer dans les mêmes circonstances pour la protection de nos voies navigables lorsqu'il faut obtenir un permis pour quelque construction que ce soit dans un cours d'eau navigable.

Le sénateur Wiebe: Donc la Garde côtière délivre le permis de construction?

M. Meisner: Tout ce qui est construit dans des eaux réputées navigables se fait par permis.

Il faut également un autre genre de permis pour s'assurer que vous ne détruisez pas l'habitat du poisson. Toutefois, cela ne relève pas de la Garde côtière.

Le sénateur Wiebe: Est-il vrai qu'il y a du personnel de la Garde côtière sur place puisqu'il faut autoriser le permis et faire des contrôles.

M. Meisner: Je ne sais pas si nous sommes sur place. Cela relève de notre compétence. Je peux me renseigner pour savoir si nous avons du personnel en Saskatchewan.

Le sénateur Wiebe: Cela me serait utile.

En réponse à la première question du sénateur Forrestall, vous avez répondu qu'il y avait eu fusion au cours de la dernière année, au sein du ministère dont vous étiez très heureux. Pouvez-vous nous expliquer de quoi il s'agit?

M. Meisner: Si j'ai bonne mémoire, je pense que nous parlions de la capacité de réagir à un incident de sécurité maritime. J'ai répondu que nous travaillons en collaboration avec d'autres organismes et ministères pour formuler une approche canadienne de la sécurité maritime. Il n'y a pas eu de réorganisation. C'est simplement que différents organismes et ministères travaillent mieux ensemble.

Le sénateur Banks: La question du sénateur Forrestall dont parle le sénateur Wiebe portait sur le transfert de la Garde côtière du ministère des Transports au ministère des Pêches. Il voulait savoir si cela avait créé des problèmes.

Mr. Meisner: Pardon me; I thought you were referring to something that happened in the last year.

Senator Wiebe: It seems to me that in the last number of years, the government tries to solve some departmental problems by setting up a new branch of a department. As a result, we are getting many different agencies responsible for the same thing; there is a tremendous amount of overlapping. My feeling is that rather than doing that, we should be consolidating many of the different agencies. I could probably give you a number of areas of consolidation that would be to the advantage of the security of our coastline.

Since your responsibility, Mr. Meisner, is policy development, do you suggest policy in that regard to your department to encourage the amalgamation of responsibilities and agencies?

Mr. Meisner: Not at the agency level. That would be a higher-level policy. I think it would be more for the Privy Council office and machinery-of-government issue.

Senator Wiebe: If you see something that could work better by amalgamation, are you able to make that suggestion to senior policy people?

Mr. Meisner: Certainly. If there was something that I thought could be run more efficiently or effectively, it is within my mandate to make a recommendation or suggestion.

Senator Wiebe: There has been a suggestion made that possibly the Coast Guard and the military, especially the navy, should be looking at some sort of an amalgamation. What would be your response to that suggestion?

Mr. Meisner: I do not think I would want to respond to that at this stage. I have not given it any thought. It would be pure speculation.

Senator Wiebe: That is fair.

The Chairman: Senator Wiebe asked for some information. If you could provide the clerk with that information, please. We would also be interested in knowing the location of the five regions and headquarters, if you have a map that lays that out. We would like a brief outline, including names of the 104 base fleet vessels that you have, including the hovercraft, the 27 helicopters and two fixed wing aircraft, and the 11 bases. They are items on page 2 of your chart, background on everything except bullet 1, and bullet 4 and 5.

If that is not clear, the clerk will run through it for you again.

Senator Atkins: You brief mentions lightstations. Are these lighthouses?

Mr. Lachance: Yes.

Senator Atkins: They are now called lightstations because they are automatic rather than human manned?

Mr. Meisner: Most of them.

Senator Atkins: How many do we have manned?

M. Meisner: Excusez-moi; je pensais que vous parliez de quelque chose qui s'est produit l'an dernier.

Le sénateur Wiebe: Il me semble que ces dernières années, le gouvernement a tenté de régler certains problèmes ministériels en créant une nouvelle division dans un ministère. Par conséquent, nous avons maintenant différents organismes qui sont responsables de la même chose; il y a énormément de chevauchement. J'ai l'impression que plutôt que de procéder ainsi, nous devrions songer à consolider. Je pourrais sans doute vous donner plusieurs secteurs qu'il serait avantageux de consolider pour la sécurité de nos côtes.

Monsieur Meisner, puisque vous êtes responsable de l'élaboration des politiques, est-ce que vous recommandez à votre ministère d'encourager la fusion des responsabilités et des organismes?

M. Meisner: Pas au niveau de l'organisme. Ça serait une politique décidée à un niveau supérieur. Cela relèverait plutôt du Bureau du Conseil privé et de la mécanique gouvernementale.

Le sénateur Wiebe: Si vous pensez qu'une fusion permettrait d'améliorer le fonctionnement, est-ce que vous pouvez le suggérer aux hauts responsables politiques?

M. Meisner: Certainement. Si je pensais qu'on pourrait faire fonctionner quelque chose plus efficacement, mon mandat prévoit que je soumette une recommandation ou une suggestion.

Le sénateur Wiebe: Certains ont dit que la Garde côtière et l'armée, en particulier la marine, devraient envisager une forme de fusion quelconque. Qu'en pensez-vous?

M. Meisner: Je pense qu'il serait prématuré de ma part de répondre à cette question. Je n'y ai pas assez réfléchi, et ce serait de la pure spéculation.

Le sénateur Wiebe: C'est bon.

Le président: Le sénateur Wiebe vous a demandé des informations. Pourriez-vous les communiquer à la greffière? Nous aimerions aussi savoir où se trouvent les cinq régions et l'administration centrale, si vous avez une carte qui indique cela. Nous souhaiterions avoir un bref aperçu nous donnant le nom de vos 104 navires de base, y compris les aéroglisseurs, les 27 hélicoptères et les deux aéronefs à voilure fixe, ainsi que les 11 bases; autrement dit ce que vous avez à la page 2 de votre exposé, le contexte de tous ces points sauf le point 1 et les points 4 et 5.

Si ce n'est pas clair, la greffière vous confirmera tout cela.

Le sénateur Atkins: Dans votre mémoire, vous utilisez le terme «lightstations». Ce sont bien des phares?

M. Lachance: Oui.

Le sénateur Atkins: Vous utilisez ce terme en anglais parce que ce sont des phares automatisés sans présence humaine?

M. Meisner: La plupart d'entre eux.

Le sénateur Atkins: Combien y en a-t-il avec du personnel?

Mr. Meisner: I believe we have 51. I may be off, but it is on that order of magnitude.

Senator Atkins: On both coasts?

Mr. Meisner: I believe there are 26 in Newfoundland, 24 on the West Coast and one in New Brunswick. I may be off by two or three either way.

Senator Atkins: Did these replace existing lighthouses or were they strategically placed in different locations because it would provide a better navigational network?

Mr. Meisner: Are you referring to the automated lightstations?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Meisner: I am not sure I know the exact detail with regard to that question. For the most part, they are in the same locations.

Senator Atkins: Are you going to get rid of the rest of the manned ones?

Senator Forrestall: Ask him if the technology works.

Senator Atkins: That is the next question.

Mr. Meisner: We are satisfied with the technology and the way it is working.

Senator Atkins: Will you continue to reduce the number of manned lighthouses? I have to report back to Senator Pat Carney.

Mr. Meisner: I am not sure if there are any plans in the works either way concerning manned lighthouses. It will all be determined through the modernization of our aids to navigation program. That will be one component as technology improves; but there are no solid plans at this stage.

Senator Atkins: I have a question regarding inland waters. I am thinking, for example, of the Saint John River. Has the Canadian Coast Guard cut back on the number of buoys and navigational indicators that are important for navigating a river like the Saint John River or even the St. Lawrence River for that matter?

Mr. Meisner: I cannot answer specifically with respect to any particular waterway. In general, we have reduced the number of aids to navigation as both the technology for aids and ships improves, we have less demand for those standard aids.

Senator Atkins: Do you mean reflectors and those sorts of things?

Mr. Meisner: There are automatic communications devices onboard.

Senator Atkins: That takes me to another question I had about ships. We know the number of them, but are they being continually upgraded in terms of technology?

Mr. Meisner: Do you mean our ships?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Lachance: In terms of electronics, yes. They are upgraded as the electronics become obsolete.

M. Meisner: Je crois qu'il y en a 51. Je me trompe peut-être, mais c'est de cet ordre-là.

Le sénateur Atkins: Sur les deux côtes?

M. Meisner: Je crois qu'il y en a 26 à Terre-Neuve, 24 sur la côte Ouest et un au Nouveau-Brunswick. Je me trompe peut-être de deux ou trois.

Le sénateur Atkins: Est-ce qu'ils ont remplacé des phares existants ou a-t-on installé ces phares à des endroits différents pour qu'ils permettent une navigation plus efficace?

M. Meisner: Vous parlez des phares automatisés?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. Meisner: Je n'ai pas la réponse détaillée à cette question. La plupart sont au même endroit.

Le sénateur Atkins: Allez-vous abandonner tous les autres phares qui sont encore habités?

Le sénateur Forrestall: Demandez-lui si la technologie fonctionne.

Le sénateur Atkins: Ce sera la prochaine question.

M. Meisner: Nous sommes satisfaits de la technologie et de son fonctionnement.

Le sénateur Atkins: Allez-vous continuer à réduire le nombre de phares habités? Je dois faire rapport au sénateur Pat Carney.

M. Meisner: Je ne sais pas s'il existe des projets particuliers concernant les phares habités. Tout cela sera déterminé dans le cadre de la modernisation de notre programme d'aides à la navigation. Ce sera un des éléments du progrès technologique, mais pour l'instant il n'y a pas de projet ferme à ce sujet.

Le sénateur Atkins: J'ai une question au sujet des eaux intérieures. Je pense, par exemple, à la rivière Saint-Jean. La Garde côtière canadienne a-t-elle réduit le nombre de bouées et d'indicateurs de navigation qui sont importants sur une rivière comme celle-là ou même sur le Saint-Laurent?

M. Meisner: Je ne peux pas vous donner de réponse précise sur un cours d'eau particulier. Dans l'ensemble, nous avons réduit le nombre d'aides à la navigation parce qu'on en a moins besoin au fur et à mesure que la technologie et les navires progressent.

Le sénateur Atkins: Vous parlez des réflecteurs et de ce genre de choses?

M. Meisner: Il y a des dispositifs de communications automatiques à bord.

Le sénateur Atkins: Ceci m'amène à une autre question au sujet des navires. Nous connaissons leur nombre, mais est-ce qu'on leur apporte constamment les nouveaux perfectionnements technologiques?

M. Meisner: Vous parlez des navires?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. Lachance: En électronique, oui. Dès que leur électronique est dépassée, on fait une remise à niveau.

Senator Atkins: Is that a continuing refit?

Mr. Lachance: Yes.

Senator Atkins: In terms of the integration of communications systems, for instance, is there a network that works with Transport Canada, National Defence, Environment Canada and the RCMP? Or does communication through the Canadian Coast Guard go to a centre point in which it is then redirected to whatever authority?

Mr. Meisner: In principle, it is basically the latter. Through our Marine Communications and Traffic centres, we receive the communications and then fan them out to the appropriate organizations and their communication networks.

Senator Atkins: Take me through an example, say, on the East Coast. If you were to run into a situation where you think the issue is broader than your own responsibilities as the Canadian Coast Guard, how would it work?

Mr. Meisner: Let us use the example of a suspicious vessel. Let us say the RCMP has put a certain ship on the list. As soon as that ship reports in with its name, our Marine Communications Traffic Service operator would check the list. If it were on the list with an RCMP designation beside it, then the RCMP would be contacted immediately. We would give the position of the ship and where it is headed.

Senator Atkins: Let us use the example of the RCMP. They only have one helicopter in Atlantic Canada. If they need any helicopter services, can they go to the Canadian Coast Guard for assistance?

Mr. Lachance: Yes, they can. We have a memorandum of understanding with the RCMP for that purpose, for ships and helicopters.

The Chairman: Could you please give us the number of days contracted by each department and the cost to the departments to whom you provide this service? You do not need to give us that information now. You can provide it subsequently.

Mr. Lachance: Yes.

The Chairman: How much of the cost is recovered? Is it a break-even operation or a profit-making operation? You probably do not want to tell me that.

Mr. Meisner: I can tell you it is not profit making.

The Chairman: If we could have that information, together with the other information you will be providing, that would be helpful.

Senator Atkins: In terms of human resources, is the Canadian Coast Guard up to full strength?

Mr. Lachance: Yes.

Senator Atkins: Can you tell me about your recruiting process?

Le sénateur Atkins: C'est quelque chose qui se fait constamment?

M. Lachance: Oui.

Le sénateur Atkins: En matière d'intégration des systèmes de communications, par exemple, y a-t-il un réseau qui travaille avec Transports Canada, la Défense nationale, Environnement Canada et la GRC? Ou les communications avec la Garde côtière canadienne passent-elles par un relais central à partir duquel elles sont redirigées vers une autorité quelconque?

M. Meisner: En principe, c'est en gros cette deuxième formule. Les communications sont reçues par nos centres de communications et de trafic maritimes et répercutées sur les organisations appropriées et leur réseau de communications.

Le sénateur Atkins: Donnez-moi un exemple, disons pour la côte Est. Supposons que vous soyez confronté à une situation qui déborde de vos propres responsabilités en tant que garde côtière canadienne, que se passerait-il?

M. Meisner: Prenons l'exemple d'un navire suspect. Disons que la GRC a inscrit un certain navire sur la liste. Dès que ce navire signale son nom, notre opérateur du service de communications et de trafic maritimes vérifie la liste. Si le nom figure sur la liste et que la GRC est mentionnée à côté de ce nom, on contacte immédiatement la GRC. On lui donne la position du navire et sa destination prévue.

Le sénateur Atkins: Prenons l'exemple de la GRC. Elle n'a qu'un hélicoptère dans le Canada atlantique. Si les services de la GRC ont besoin d'un service d'hélicoptère, peuvent-ils demander l'aide de la Garde côtière canadienne?

M. Lachance: Oui. Nous avons un protocole d'entente à ce sujet avec la GRC, pour les navires et les hélicoptères.

Le président: Pourriez-vous nous donner le nombre de jours d'utilisation de vos services par chaque ministère et le coût facturé aux ministères auxquels vous donnez ce service? Inutile de nous donner cela tout de suite. Vous pourrez nous le transmettre plus tard.

M. Lachance: Oui...

Le président: Quelle partie des coûts récupérez-vous? Vous récupérez simplement les coûts réels ou est-ce que vous faites un profit? J'imagine que vous ne voulez pas me dire cela.

M. Meisner: Je peux vous dire que nous ne faisons pas de profit.

Le président: Si nous pouvions avoir ces renseignements en même temps que les autres, ce serait utile.

Le sénateur Atkins: En matière de ressources humaines, est-ce que les effectifs de la Garde côtière canadienne sont au complet?

M. Lachance: Oui.

Le sénateur Atkins: Pouvez-vous me parler du recrutement?

Mr. Lachance: We have to recruit through the Public Service Commission. As for officers, we recruit them and send them for training at the Coast Guard college in Sydney, Nova Scotia. For ship crews, we recruit locally.

Senator Atkins: Do you get many ex-navy officers?

Mr. Lachance: We do get some personnel from retired navy people, yes.

Senator Atkins: So there is a Coast Guard school.

Mr. Lachance: There is a Coast Guard College, yes, in Sydney.

The Chairman: How are you doing with your operating budget? Has it been cut back? We hear reports that you are not steaming the same number of hours you were last year. We hear reports that there are Coast Guard individuals who do not have adequate uniforms. We have heard that you had to break off an exercise on the West Coast with your American counterparts because you ran out of money. They thought the exercise went rather well until you had to stop because you did not have enough money.

Tell us whether you have enough money. Tell us where it is pinching because we know you do not have enough.

Mr. Lachance: We certainly have a capital problem.

The Chairman: You cannot buy new ships, is that right?

Mr. Lachance: Not enough, that is correct.

The Chairman: If you were buying new ships, how many would you be buying a year? In a perfect world, if you were to go ahead with your business plan as projected, do you need one or two a year, if you are to replace your existing fleet?

Mr. Lachance: We would be buying maybe four or five a year, and perhaps more.

The Chairman: When was the last time you bought one?

Mr. Lachance: We are buying some right now. They are 47-footers.

The Chairman: When was the last time you bought an icebreaker?

Mr. Lachance: 1987.

The Chairman: How old is your oldest one?

Mr. Lachance: The *Louis St. Laurent*, which was built in 1968.

The Chairman: What is this business about not getting enough cruising time or going at lower than normal speed to conserve fuel. Is there anything to that? Is that just stuff in the press or is it actually happening?

M. Lachance: Nous devons passer par la Commission de la fonction publique. Comme dans le cas des officiers, nous les recrutons et nous les envoyons en formation au collège de la Garde côtière à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Les équipages des navires sont recrutés localement.

Le sénateur Atkins: Avez-vous beaucoup d'anciens officiers de la marine?

M. Lachance: Nous avons quelques retraités de la marine, en effet.

Le sénateur Atkins: Il y a donc une école de la Garde côtière?

M. Lachance: Oui, il y a un collège de la Garde côtière à Sydney.

Le président: Où en êtes-vous avec votre budget de fonctionnement? A-t-il été réduit? On nous a dit que vous n'aviez pas le même nombre d'heures de navigation que l'année dernière et que des membres de la Garde côtière n'avaient pas un uniforme correct. On nous a dit que vous aviez dû interrompre des manœuvres avec vos homologues américains sur la côte Ouest parce que vous n'aviez plus d'argent. Les choses avaient l'air de bien se passer jusqu'au moment où vous avez été obligés d'arrêter parce que vous n'aviez plus assez d'argent.

Dites-nous si vous avez un financement suffisant. Ou dites-nous plutôt où cela coince parce que nous savons bien que vous n'en avez pas assez.

M. Lachance: Il est certain que nous avons un problème de capital.

Le président: Vous ne pouvez pas acheter de nouveaux navires, c'est cela?

M. Lachance: Pas assez, c'est exact.

Le président: Si vous achetiez des nouveaux navires, combien en achèteriez-vous par an? Dans un monde idéal, si vous pouviez réaliser votre plan d'entreprise comme vous le souhaitez, il vous en faudrait un ou deux par an pour remplacer votre flotte existante?

M. Lachance: Nous en achèterions peut-être quatre ou cinq par an, peut-être même plus.

Le président: Quand avez-vous acheté le dernier?

M. Lachance: Nous sommes en train d'en acheter actuellement. Ce sont des navires de 47 pieds.

Le président: Quand avez-vous acheté un brise-glace pour la dernière fois?

M. Lachance: En 1987.

Le président: De quand date le plus vieux?

M. Lachance: C'est le *Louis St-Laurent*, qui a été construit en 1968.

Le président: On raconte que vous n'avez pas assez d'heures de navigation ou que vous naviguez à vitesse réduite pour économiser le carburant. Est-ce que c'est vrai? Est-ce que ce sont des racontars de la presse ou est-ce que c'est la réalité?

Mr. Lachance: Given that it is quite cold outside, the ice season is severe and the price of fuel has gone up, those are conservation measures to keep operating within budget.

The Chairman: Have you had any restrictions on your budget? Have you been told that you have to find money out of the budget for fiscal 2003-04, or for fiscal 2002-03, money that you thought was yours at one point and is not yours now?

Mr. Lachance: Not that I am aware of.

The Chairman: So the reductions we hear about involving your ops tempo are not true; is that right? We have had cold winters before. We assume you always go slower in winter.

Mr. Meisner: We have had budget reductions since project review in 1995-96, and we are still living within those reductions. I do not think there has been any reduction this fiscal year or last fiscal year.

The Chairman: What about sailors who do not have adequate uniforms and are wearing their own clothes because they cannot come up with a complete kit? Do all of your crew have complete kits?

Mr. Lachance: Most of them. Oh yes, they do.

The Chairman: Most of them, or all of them?

Mr. Lachance: Some may not have them due to shortage of stock or things like that, but there is enough.

The Chairman: You do not attach much weight to the press stories we have heard that report a shortage of clothing and equipment for members of the Coast Guard? That is not true?

Mr. Lachance: There may be cases, but it is not widespread.

The Chairman: Are you telling us that, generally speaking, it is a rare exception?

Mr. Lachance: Yes.

The Chairman: What about the story of the operations with the Americans that had to be stopped midway because you people ran out of gas? Is that true?

Mr. Lachance: I am not aware of that one.

The Chairman: It did not happen?

Mr. Meisner: I am not saying it did not happen. We are just not aware of it.

The Chairman: It hit all the papers. Could someone look into that, please? In the last three months an American Coast Guard commander came back and said, "Those Canadians are terrific guys but they have a funny kind of government that does not give them the money to do the job." I am paraphrasing, but that was the essence of it, and it was reported sometime since November. The essence of the story was that partway through an exercise the

M. Lachance: Comme il fait très froid actuellement, que la saison des glaces est intense et que le prix du carburant a augmenté, ce sont des mesures de conservation qui ont été prises pour respecter notre budget.

Le président: A-t-on réduit votre budget? Vous a-t-on dit d'aller chercher de l'argent en dehors du budget de l'exercice 2003-2004 ou de l'exercice 2002-2003 alors que vous aviez pensé avoir ces crédits?

M. Lachance: Pas à ma connaissance.

Le président: Donc toutes ces histoires de réduction de votre cadence de travail ne sont pas exactes? Nous avons déjà eu des hivers froids. J'imagine que vous ralentissez toujours en hiver.

M. Meisner: Nous avons subi des réductions budgétaires depuis l'examen des projets de 1995-1996 et nous ressentons toujours ces réductions, mais je ne pense pas qu'il y en ait eues pour l'exercice actuel ou le précédent.

Le président: Et les marins qui n'ont pas d'uniformes corrects et qui portent leurs propres vêtements parce qu'ils ne peuvent pas obtenir un uniforme complet? Est-ce que tous vos équipages ont des ensembles complets?

M. Lachance: La plupart. Oh oui, oui, oui.

Le président: La plupart, ou tous?

M. Lachance: Il y en a peut-être qui n'en ont pas à cause d'une rupture de stock, ou quelque chose comme cela, mais il y en a assez.

Le président: Vous n'accordez guère d'importance aux articles parus dans la presse qui racontent qu'il y a une pénurie de vêtements et d'équipements au sein de la Garde côtière? Ce n'est pas vrai?

M. Lachance: Il y a peut-être des cas isolés, mais ce n'est pas très répandu.

Le président: Vous voulez dire que, en général, c'est plutôt une exception rare?

M. Lachance: Oui.

Le président: Et cette histoire de manœuvres avec les Américains qui ont dû être interrompues à mi-chemin parce que vous n'aviez plus de carburant? C'est vrai?

M. Lachance: Je ne suis pas au courant.

Le président: Ça n'est pas arrivé?

M. Meisner: Je ne dis pas que ce n'est pas arrivé, simplement que je ne suis pas au courant.

Le président: C'était pourtant dans tous les journaux. Quelqu'un pourrait-il vérifier? Il y a moins de trois mois, un commandant de la Garde côtière américaine a dit: «Ces Canadiens sont des gars fantastiques mais ils ont un drôle de gouvernement qui ne leur donne pas l'argent nécessaire pour faire leur travail». Je paraphrase, mais c'est en gros ce qu'il disait, et cela remonte au plus à novembre. En gros, la Garde côtière

Canadian Coast Guard, not because of operational needs but because of financial needs, could not complete the exercise.

Senator Forrestall: I would like to have some information that you can send to us later. Could we have a brief description of the bulk of the work done by the bulk of the helicopters? I would like to know how you get to remote locations where there are weather stations — lighthouses, foghorns or automated systems — and how you get to manned stations. Is that the bulk of their work?

Mr. Lachance: They are used for navigational work and to maintain lighthouses and lightstations. They are also used in support of icebreakers in the Arctic. Icebreakers do carry helicopters when they go up in the Arctic for ice reconnaissance and general shipboard duty. There are few wharfs in the Arctic, so one way to shuttle between shore and ship is by helicopter.

Senator Forrestall: Do you have an icebreaker in the Arctic today?

Mr. Lachance: No.

Senator Forrestall: Did we not winterize one there last year?

Mr. Lachance: We did winterize one in the polar ice pack with Project SHEBA three years ago.

Senator Forrestall: Do we have any working relations with your Russian counterparts in the Arctic waters with respect to pollution, for example?

Mr. Lachance: No.

Senator Forrestall: Do you ever speak to or meet with them?

Mr. Meisner: Yes.

Senator Forrestall: In what capacity would you do that?

Mr. Meisner: There is an organization called the Pacific Heads of Coast Guard Agencies comprising ourselves, the United States, Russia, Korea, Japan and China, that meets twice a year to have a dialogue on common areas of interest. It is not formalized through a MOU. They basically have meetings and discussions.

Senator Forrestall: Am I right in assuming that it is only the Russians and the Canadians who are in the Arctic with icebreaker capability?

Mr. Lachance: The Americans have gone into the Arctic.

Senator Forrestall: Is the icebreaker that they built up there?

Mr. Lachance: They had the *Polar Sea* and the *Polar Star* in the Arctic.

canadienne aurait été obligée d'interrompre ses manœuvres non pas à cause de nécessités opérationnelles mais faute de financement.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais vous demander des informations que vous pourriez nous transmettre plus tard. Pourriez-vous nous donner une brève description de l'essentiel du travail qu'accomplissent les hélicoptères? J'aimerais savoir comment vous vous rendez à des sites lointains où il y a des stations météorologiques, des phares, des cornes de brume ou des systèmes automatisés, et comment vous vous rendez aux stations habitées. Est-ce que c'est l'essentiel de l'activité de ces hélicoptères?

M. Lachance: Ils servent pour la navigation et sont aussi utilisés pour entretenir les phares et pour appuyer les brise-glaces dans l'Arctique. Les brise-glaces qui partent dans l'Arctique emportent des hélicoptères et ils font des reconnaissances sur l'état de la glace et assurent des fonctions générales à bord des navires. Il n'y a pas beaucoup de quais dans l'Arctique, et l'hélicoptère est utilisé pour faire la navette entre le navire et la côte.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous un brise-glacé dans l'Arctique aujourd'hui?

M. Lachance: Non.

Le sénateur Forrestall: Nous n'en avons pas eu un qui a passé l'hiver là-bas l'an dernier?

M. Lachance: Il y en a un qui a passé l'hiver dans les glaces polaires il y a trois ans dans le cadre du projet SHEBA.

Le sénateur Forrestall: Avons-nous des relations de travail avec vos homologues russes dans les eaux de l'Arctique, en matière de pollution par exemple?

M. Lachance: Non.

Le sénateur Forrestall: Vous arrive-t-il de leur parler ou de les rencontrer?

M. Meisner: Oui.

Le sénateur Forrestall: À quel titre?

M. Meisner: Il existe une organisation intitulée Pacific Heads of Coast Guard Agencies à laquelle nous appartenons, ainsi que les États-Unis, la Russie, la Corée, le Japon et la Chine. Ses représentants se réunissent deux fois par an pour discuter de sujets d'intérêt commun. Ce n'est pas une structure officialisée par un protocole d'entente. Il s'agit simplement de réunions pour discuter.

Le sénateur Forrestall: Est-il exact que seuls les Russes et les Canadiens ont la possibilité de faire naviguer des brise-glaces dans l'Arctique?

M. Lachance: Les Américains sont allés dans l'Arctique.

Le sénateur Forrestall: Le brise-glacé qu'ils ont construit est là-bas?

M. Lachance: Ils ont envoyé le *Polar Sea* et le *Polar Star* dans l'Arctique.

Senator ForreSTALL: Are they there now?

Mr. Lachance: No. They do not have the capability to operate in winter.

Senator ForreSTALL: They do not?

Mr. Lachance: No.

Senator Banks: Does anyone?

Mr. Lachance: The Finns do not. The Russians probably have.

Senator ForreSTALL: We do not exchange information with them?

Mr. Lachance: No.

Senator ForreSTALL: Is that a good thing or a bad thing, or does it matter? Obviously it is not important. However, I would have thought it was.

Mr. Meisner: I am not sure if it is a good or a bad thing. We have conversations and dialogue with them, but not joint operations.

Senator ForreSTALL: Is the Canadian Coast Guard doing any monitoring or scientific work with regard to the thawing up there?

Mr. Lachance: We provide a lot of support to scientists going to the Arctic to measure climate change and such things. We carry scientists on our vessels to the Arctic, either on an opportunity basis or in a dedicated fashion. The old *Franklin* icebreaker is currently being refitted and will be converted into a scientific platform to conduct experiments in the Arctic in the summertime.

Senator ForreSTALL: Do we have any programs on stream for the coming season?

Mr. Lachance: I believe we do for the next season, yes.

Senator ForreSTALL: Will there be one major program or a series of programs?

Mr. Lachance: There will probably be a series of programs. The *Franklin* will be a dedicated vessel, but we probably have other opportunity basis programs that will take place, as they do every summer.

Senator ForreSTALL: Are there any oceanographic vessels up there, or is there such a thing any more?

Mr. Lachance: No.

Senator ForreSTALL: Is there an oceanographic fleet?

Mr. Lachance: No.

Senator ForreSTALL: Have they all been scrapped?

Mr. Lachance: The *Hudson* is still operating, but she does not go north.

Le sénateur ForreSTALL: Ils y sont en ce moment?

M. Lachance: Non. Ils ne peuvent pas fonctionner en hiver.

Le sénateur ForreSTALL: Non?

M. Lachance: Non.

Le sénateur Banks: Quelqu'un d'autre peut le faire?

M. Lachance: Pas les Finlandais. Les Russes, oui, probablement.

Le sénateur ForreSTALL: Nous n'avons pas d'échange d'informations avec eux?

M. Lachance: Non.

Le sénateur ForreSTALL: Est-ce que c'est une bonne ou une mauvaise chose, est-ce que ça n'a aucune importance? Ce n'est manifestement pas important. J'aurais pourtant pensé que si.

M. Meisner: Je ne sais pas si c'est une bonne ou une mauvaise chose. Nous avons des discussions avec eux, mais pas d'opérations conjointes.

Le sénateur ForreSTALL: La Garde côtière canadienne fait-elle du travail de surveillance ou du travail scientifique sur la fonte des glaces là-haut?

M. Lachance: Nous apportons beaucoup d'aide aux scientifiques qui vont étudier le changement climatique et ce genre de choses dans l'Arctique. Nous les emmenons là-bas dans nos navires, soit accessoirement, soit spécialement pour cela. Le vieux brise-glace *Franklin* est en cours de remise en état et va être converti en plate-forme scientifique pour mener des expériences dans l'Arctique en été.

Le sénateur ForreSTALL: Nous avons des programmes prévus pour la saison qui vient?

M. Lachance: Pour la prochaine saison, je crois que oui.

Le sénateur ForreSTALL: Est-ce que ce sera un grand programme ou une série de programmes?

M. Lachance: Probablement une série de programmes. Le *Franklin* aura cette vocation spécifique, mais nous aurons aussi sans doute des programmes occasionnels, comme tous les étés.

Le sénateur ForreSTALL: Est-ce qu'il y a des navires océanographiques dans cette région, ou est-ce que c'est quelque chose qui a disparu?

M. Lachance: Non.

Le sénateur ForreSTALL: Existe-t-il une flotte océanographique?

M. Lachance: Non.

Le sénateur ForreSTALL: On les a tous mis au rancart?

M. Lachance: Le *Hudson* fonctionne encore, mais il ne va pas dans le Nord.

Senator Banks: Do you give consideration to whether we can continue to claim sovereignty in a place that we cannot be? I am talking about our navigable waters claim, which is disputed by some who say, "No, those aren't yours; they are everyone's." Do you consider that in your policy decisions?

Mr. Meisner: No, not really. That is a question better left with the Department of Foreign Affairs.

Senator Banks: In answer to an earlier question, you said that members of the Coast Guard usually stay in the region in which they were recruited. I suspect that you are aware of the report of the Auditor General last year wherein she commented that there was not really Coast Guard but rather a bunch of regional Coast Guards that do not have much to do with each. The Auditor General thought it would be more efficacious if they had more to do with each other and if there was a more centralized management.

What is your reaction to that criticism? Have you reacted to that criticism? Do you agree with it and, if so, have you started to correct it?

Mr. Meisner: I believe that the comment of the Auditor General was that we are operating like five Coast Guards — not that we actually are — and that there are certain things that we need to put in place to make it operate more as a single national entity. We have not responded to her report yet.

Senator Banks: Was she partly right?

Mr. Meisner: She is partly right. We have five regions with distinctions; you will have differences in each region, which contribute to operating differently. We also have similarities in every region that makes us work as one united Coast Guard. There are pros and cons to her observation.

Senator Banks: Is there planning afoot to address those observations?

Mr. Meisner: We just received the report a couple of months ago and we are now in the process of developing an action plan to respond to it.

Senator Banks: When that is done, please let us know.

Do we have a complete radar picture of our coasts on your watch?

Mr. Meisner: Not that I am aware of. The DND has a radar picture, as well. I am not sure what the completeness of the two organizations is.

Senator Banks: Are the communications you send about a shipment or a person of interest secure?

Mr. Meisner: I would have to check into that.

Senator Banks: Would you let us know that, as well?

Mr. Meisner: Certainly.

Le sénateur Banks: Est-ce qu'il vous arrive de vous demander si nous pouvons continuer à revendiquer notre souveraineté sur une région dans laquelle nous ne pouvons pas être présents? Je parle de notre revendication sur les zones navigables qui est contestée par des gens qui disent: «Non, elles ne vous appartiennent pas, elles appartiennent à tout le monde». Est-ce que vous tenez compte de cela dans vos décisions de politique?

M. Meisner: Pas vraiment. C'est une question qui relève plutôt du ministère des Affaires étrangères.

Le sénateur Banks: En réponse à une précédente question, vous avez dit que les membres de la Garde côtière restaient généralement dans la région où ils sont recrutés. J'imagine que vous avez lu le rapport de l'année dernière de la vérificatrice générale, dans lequel elle disait que nous n'avions pas vraiment une garde côtière, mais plutôt une série de gardes côtières régionales qui n'ont pas grand-chose à voir les unes avec les autres. La vérificatrice générale pensait que ce serait plus efficace si tous ces éléments avaient des rapports plus étroits et s'il y avait une gestion centralisée.

Comment réagissez-vous à cette critique? Avez-vous réagi? Êtes-vous d'accord et, si oui, avez-vous pris des mesures correctives?

M. Meisner: Je crois que ce que la vérificatrice générale a dit, c'est que nous fonctionnions comme cinq gardes côtières — ce qui n'est pas vraiment le cas — et qu'il faudrait faire certaines choses pour que ces éléments fonctionnent plus comme une unique entité nationale. Nous n'avons pas encore répondu à son rapport.

Le sénateur Banks: Elle avait partiellement raison?

M. Meisner: Elle a partiellement raison. Nous avons cinq régions avec leurs particularités; elles sont différentes, et cela explique qu'elles fonctionnent de façon différente. Il y a aussi des éléments communs qui font que nous fonctionnons comme une garde côtière unie. Il y a du pour et du contre dans sa remarque.

Le sénateur Banks: A-t-on prévu des mesures pour répondre à ces remarques?

M. Meisner: Nous venons de recevoir le rapport il y a deux mois et nous élaborons actuellement un plan d'action pour y répondre.

Le sénateur Banks: Quand ce sera fait, tenez-nous au courant. Avez-vous une couverture radar complète de nos côtes?

M. Meisner: Pas à ma connaissance. Le ministère de la Défense nationale a aussi une couverture radar. Je ne sais pas jusqu'à quel point cette couverture des deux organisations est complète.

Le sénateur Banks: Les communications que vous transmettez à propos d'une cargaison ou d'une personne d'intérêt sont-elles sûres?

M. Meisner: Il faudrait que je vérifie.

Le sénateur Banks: Vous pourriez nous le dire aussi?

M. Meisner: Certainement.

The Chairman: I wish to thank the witnesses, for appearing before us. Their presentation has been instructive.

We appreciate having heard your views and to have had an overview of the work you do and the responsibilities of the Canadian Coast Guard. We intend to pursue some of these issues further. We look forward to having you back before the committee to assist us in our examination. It is possible that we may ask to visit some of your facilities to have a better look at them.

The information you have given us will be useful to the committee when it travels to the United States, particularly in respect of the differences you have drawn to our attention between the American Coast Guard and the Canadian one. On that subject, if we could have a short précis of where we are the same and where we are different, that would be useful.

We will continue our briefings on Canada-United States relations in preparation for its trip to Washington to meet with members of Congress and administration officials during the last week of March.

Before we hear from our next witness, I would like to welcome back Senator Jack Wiebe, from Saskatchewan, who is one of Saskatchewan's leading citizens. He has served as Lieutenant Governor of Saskatchewan. He has also been a member of the Saskatchewan Legislative Assembly and a highly successful farmer. He is currently the Saskatchewan Chair of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe is the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, which is currently looking at the impact of climate change on farming and forestry practices across the country. He also sits on the Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament, and on the Subcommittee on Veterans Affairs.

Honourable senators, our next witness is Mr. Ward Elcock. Welcome to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Mr. Ward Elcock, Director, Canadian Security Intelligence Service: Mr. Chairman, I will try to answer to the best of my ability any questions that you may have.

Senator Forrestall: I have a couple of questions pertaining to the budget of CSIS, which was to increase in December 2001 by 32 per cent over a five-year period.

Current estimates suggest that part of that increase will be held back, if not taken away. Is there an explanation for the apparent reduction in the projected CSIS budgets in 2003-04, from \$259 million to \$253.7 million; and in 2004-05, from \$268 million to \$261.6 million? Excluding capital costs, that will have to be done with respect to instruction and to the attendant normal increases in operational costs. Is it fair to say that your budget is frozen and will continue to be frozen?

Le président: Je souhaite remercier les témoins. Leur exposé a été instructif.

Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir fait part de votre point de vue et donné un aperçu de votre travail et des responsabilités de la Garde côtière canadienne. Nous avons l'intention d'approfondir certaines de ces questions. Nous espérons avoir l'occasion de vous réinviter à notre comité pour nous aider dans ce travail. Nous vous demanderons peut-être l'autorisation d'aller visiter certaines de vos installations pour en avoir une meilleure idée.

Les renseignements que vous nous avez donnés seront utiles au comité lorsqu'il se rendra aux États-Unis, notamment pour examiner les différences entre la Garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne sur lesquelles vous avez attiré notre attention. À ce sujet, si nous pouvions avoir un bref aperçu des différences ou au contraire des aspects semblables, ce serait utile.

Nous allons poursuivre nos séances d'information sur les relations canado-américaines en prévision de notre voyage à Washington pour rencontrer des membres du Congrès et des personnalités de l'administration au cours de la dernière semaine de mars.

Avant de passer à nos témoins suivants, je souhaite saluer le retour du sénateur Jack Wiebe, de la Saskatchewan. C'est l'une des personnalités les plus éminentes de cette province. Il a été lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan. Il a été membre de son assemblée législative et il a eu une réussite remarquable comme agriculteur. Il est actuellement président du Conseil de liaison des Forces canadiennes de Saskatchewan.

Le sénateur Wiebe est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, qui examine actuellement les répercussions du changement climatique sur les pratiques agricoles et forestières au Canada. Il siège aussi au Comité permanent du règlement, de la procédure et des droits du Parlement ainsi qu'au Sous-comité des affaires des anciens combattants.

Honorables sénateurs, notre témoin suivant est M. Ward Elcock. Bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Ward Elcock, directeur, Service canadien du renseignement de sécurité: Monsieur le président, je vais m'efforcer de répondre au mieux de mes capacités à vos questions.

Le sénateur Forrestall: J'ai quelques questions sur le budget du SCRS pour lequel on a prévu en décembre 2001 une augmentation de 32 p. 100 sur cinq ans.

D'après les estimations actuelles, on va suspendre, sinon supprimer totalement une partie de cette augmentation. Y a-t-il une explication à la réduction apparente du budget prévu du SCRS qui passerait de 259 millions à 253,7 millions en 2003-2004 et de 268 millions à 261,6 millions en 2004-2005? Mis à part les immobilisations, ces réductions devront se faire au niveau de l'instruction et de l'augmentation normale des frais opérationnels. Est-il exact de dire que votre budget est gelé et va le rester?

Mr. Elcock: No, I am not sure what the senator is referring to. The budget increase we received is over a five-year period. I am unaware of any freeze or reduction in what we will receive.

Senator Forrestall: I am pleased to hear that. I had heard differently but I am pleased to hear your positive comment.

Mr. Elcock: There has been no freeze, as far as I am aware, unless there is something that I have not heard about, that would surprise me.

Senator Forrestall: By May 2002, the budget of 2001 had allowed CSIS to rebuild its human resources to 2,300 from a low of about 2,000. Is that correct?

Mr. Elcock: We now have about 2,100 staff. It is my guess that, by the time we are finished, we will have closer to 2,400 staff. Guessing the exact figure is difficult because it is an imprecise game. It will also vary over time because there is always a certain ebb and flow of the people you have and the skills that you want.

The department's human resources will number approximately 2,400.

Senator Forrestall: How many of those would have less than five-years training or experience?

Mr. Elcock: Obviously, the greater proportion of the people that we are hiring in the current period will have — since they are being hired in the five-year period — will have five years or less.

Senator Forrestall: As your baby boomers disappear and your new recruiting begins, the department will have many new people on staff. I do not know how many will retire in the next seven to eight years but I am concerned about how you will replace them. How is recruitment shaping up? Are you able to attract new recruits and are you able to retain them?

Mr. Elcock: We have not had a problem since the inception of the service in 1984. We had a constant policy of hiring regardless of whether we were reducing or increasing our staff numbers. We have continued to hire to ensure that we did not have gaps in our population.

Obviously, some of the former RCMP officers are now reaching retirement age, as are some of the baby boomers. There are obviously some gaps in places. For example, the RCMP ceased hiring for a period before 1984 and people were not being hired for the security service in that period of time.

However, we do not envisage any extraordinary challenges. We have never had any problem in finding a flow of people from whom we can get good highly qualified candidates, and we do not foresee any problem in the future. Since September 11, in particular, the number of people who apply has gone up.

M. Elcock: Non, je ne vois pas bien de quoi veut parler le sénateur. Nous avons reçu une augmentation de budget sur cinq ans. Je n'ai pas entendu parler de gel ou de réduction des montants.

Le sénateur Forrestall: Je suis heureux d'apprendre cela. Ce n'est pas ce que j'avais entendu dire, mais je me réjouis de ce commentaire positif.

M. Elcock: À ma connaissance, il n'y a pas eu de gel, à moins que ce soit quelque chose dont je n'ai pas entendu parler, mais cela m'étonnerait.

Le sénateur Forrestall: Le budget de 2001 a permis au SCRS de réétoffer son effectif en le faisant passer d'environ 2 000 à 2 300 en mai 2002. C'est exact?

M. Elcock: Nous avons un effectif d'environ 2 100 personnes. Je crois que quand nous aurons terminé, ce sera plus près de 2 400. Il est difficile de deviner quel sera le chiffre exact car c'est un peu aléatoire. Les chiffres varient aussi dans le temps car il y a toujours un certain écart entre les personnes dont on dispose et les compétences que l'on voudrait avoir.

Notre effectif va atteindre environ 2 400 personnes.

Le sénateur Forrestall: Sur ce total, combien auront moins de cinq ans de formation ou d'expérience?

M. Elcock: Évidemment, la majorité des gens que nous recrutons en ce moment auront moins de cinq ans d'expérience, puisqu'on les recrute au cours de cette période de cinq ans.

Le sénateur Forrestall: Comme vous allez recruter de nouveaux éléments pour remplacer les baby boomers qui vont partir, vous allez avoir beaucoup de nouveaux dans votre personnel. Je ne sais pas combien de personnes vont prendre leur retraite d'ici sept ou huit ans, mais je me demande comment vous allez les remplacer. Où en êtes-vous dans votre recrutement? Réussissez-vous à attirer de nouvelles recrues et à les garder?

M. Elcock: Nous n'avons jamais eu de problème depuis l'origine du service en 1984. Nous avons eu une politique de recrutement constante aussi bien en temps de réduction qu'en temps d'augmentation de nos effectifs. Nous avons continué à recruter pour être sûrs de ne pas avoir de lacunes dans nos effectifs.

Naturellement, certains anciens officiers de la GRC atteignent maintenant l'âge de la retraite, de même que ceux de la génération du baby boom. Il y a évidemment certaines lacunes. Par exemple, la GRC a cessé de recruter pendant une certaine période avant 1984 et il n'y avait pas de recrutement pour le service de sécurité à cette époque.

Nous ne prévoyons cependant pas de défi majeur. Nous n'avons jamais eu de difficulté à trouver de bons candidats évidemment qualifiés, et nous ne prévoyons pas de problème pour l'avenir. En particulier, depuis le 11 septembre, le nombre de candidats a augmenté.

Senator Forrestall: I am pleased to hear you mention your success in this regard. I would like to ask you about recruiting and retaining members in some of the critical ethnic and religious minorities, such as the Muslims, the Palestinians, the Sikhs and the Sunni. How are you doing in that field?

Mr. Elcock: It is important for us, as a service, to represent the country and draw our people from across a number of ethnic backgrounds. Canada is, increasingly, a multi-ethnic country. We do not hire a specific group of people to target the same specific group of people. We hire so that the population of the service is representative of Canadian society. To the extent that we need specific language skills or that kind of assistance, we would hire for that specifically, and have had no trouble doing so. Indeed, one of the advantages of being a multi-ethnic country is that it is not hard to find a broad range of language skills, which often is not the case in some other countries. We have not confronted any problems in that respect.

It is sometimes difficult to recruit people from some communities to work in a service like CSIS. They may come from a country where the security or intelligence services are less popular than they are in Canada. As a result, they may not be willing to join a service like ours. However, we have had a fair amount of success in attracting people from a wide range of ethnic backgrounds and we try to do that to the extent we can.

Senator Forrestall: As the nature of our country changes, it seems important that as we recruit we encourage the trust of these people.

Mr. Elcock: That is absolutely the case, senator.

Senator Forrestall: I am pleased to hear you say that. I will leave the criticisms aside.

With respect to manpower and what not, you seem to be painting a rosy picture here. Do you see any pitfalls ahead? We are going off to the U.S., and you can always pick up the phone and tell them what you want them to say to us.

Mr. Elcock: I suspect that I would have as much success with senators or congressmen in the United States as I would have here with parliamentarians or senators.

The Chairman: You would be spectacular.

Mr. Elcock: You have asked me a couple of questions, senator, and the answers are relatively positive in the sense that we do not have, as far as I know, any problem in our budget at this juncture. One can always use more money if there is more money to be had. However, the reality is that our present challenge is to absorb the money we are in the process of getting from the original December budget following from the events of September 11.

As to people, our situation has been generally pretty good. There are challenges but they are not extraordinary challenges. We do, however, as a country and as a service, live in interesting times. The effects of September 11 are still being felt. The al-Qaeda has not disappeared. There is a level of threat that gives all

Le sénateur Forrestall: Je suis heureux de vous entendre parler de votre succès à cet égard. Pouvez-vous me parler de votre recrutement dans certaines minorités ethniques et religieuses critiques, par exemple les musulmans, les palestiniens, les sikhs et les sunnites. Est-ce que vous réussissez à les garder et où en êtes-vous dans ce domaine?

M. Elcock: Il est important que notre service représente le pays et soit doté d'éléments provenant de divers milieux ethniques. Le Canada est un pays de plus en plus pluriethnique. Nous ne recrutons pas dans un groupe particulier pour travailler sur ce même groupe. Nous recrutons de manière à avoir un effectif représentatif de la société canadienne. Si nous avons besoin de compétences linguistiques particulières ou de ce genre d'aide, nous recrutons spécifiquement pour cela et nous n'avons aucune difficulté. C'est d'ailleurs l'un des avantages d'être un pays pluriethnique: nous n'avons pas de difficulté à trouver des gens qui ont toutes sortes de compétences linguistiques, ce qui n'est pas souvent le cas dans d'autres pays. Nous n'avons pas de problème dans ce domaine.

Il est parfois difficile de recruter des membres de certaines communautés pour travailler dans un service comme le SCRS. Il peut s'agir de gens qui viennent d'un pays où les services de sécurité ou du renseignement sont moins populaires qu'au Canada, et qui ne sont donc pas attirés par un service comme le nôtre. Toutefois, nous réussissons assez bien à attirer des gens de toutes sortes d'horizons ethniques et nous essayons de le faire dans toute la mesure du possible.

Le sénateur Forrestall: La nature de notre pays change et lorsque nous recrutons des gens, il est important de favoriser la confiance dans ces gens.

M. Elcock: C'est tout à fait vrai, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Je ne tiendrai pas compte des critiques.

Dans le cas de la main-d'œuvre, entre autres, vous semblez nous dresser un tableau optimiste. Prévoyez-vous qu'il y aura des écueils? Dans le cas des États-Unis, vous pouvez toujours donner un coup de fil pour leur dire ce qu'ils doivent nous dire.

M. Elcock: Je soupçonne que j'aurais autant de succès avec les sénateurs et les représentants du Congrès américain que j'en aurais avec les députés ou les sénateurs canadiens.

Le président: Vous seriez un champion.

M. Elcock: Vous m'avez posé deux questions, sénateur, et les réponses sont relativement positives car, d'après ce que je sais, notre budget ne pose pas actuellement de problème. Si on veut nous donner plus d'argent, nous pouvons toujours en utiliser davantage. Toutefois, notre problème actuel, c'est d'absorber les sommes qui nous ont été attribuées dans le budget de décembre qui a suivi les événements du 11 septembre.

Pour ce qui est du personnel, notre situation est généralement toujours assez bonne. Il y a des problèmes, mais rien d'extraordinaire. Toutefois, notre pays et notre service traversent une période intéressante. Les effets du 11 septembre se font encore sentir. Al-Qaïda n'est pas disparue. Il existe encore

of us cause for concern and we may be on the verge of a war that may have its own problems. It is not exactly a rosy picture, but we are in the business of trying to look at those things, assess them and gone on rather than being panicked by them.

The Chairman: To clear up the question of financing, Senator Forrestall was referring to the CSIS 2001 public report where budget and staffing levels were extended out to 2006-07. It looked like an increase from \$196 million to \$205 million in 2001-02, followed by constant funding and constant staffing at the 2004 level into the future, with the exception of some money for inflation and capital costs that are not clear to us. Have we got the right picture of your funding?

Mr. Elcock: If you are referring to the funding that came out of the December budget, that was not a regular amount. It tends to fill out in later years.

The Chairman: Are you saying there is a balloon element to it, as you get closer to 2007?

Mr. Elcock: Yes, it is not equal tranches through each year. You cannot assume it will automatically go up the same amount year after year. It is over a five-year period, but the money is provided in varying amounts. I do not recall the specific breakdown.

The Chairman: Therefore, if you were an investment banker, you would say it is a balloon payment.

Mr. Elcock: In a sense, yes.

The Chairman: Thank you. That was unclear in the information coming from the report.

Mr. Elcock: At that time, it was unclear precisely how it would come to us. However, these things become clear with time.

The Chairman: We have been hearing stories that folks are stealing your best people.

Mr. Elcock: Certainly, in the period after September 11, there are a number of departments who have new needs for people with the kind of experience that CSIS officers have. There was a spike for a short period of time in terms of the number of people looking for jobs. However, it was not an extraordinary spike. Generally speaking, our departure rates have been very low — especially in comparison to private industry — and they have slowed in the last few months. Our retention rate has been good in the last while. I would hardly say we have lost very many of our best people.

The Chairman: Are you saying that the ones that have gone have been the second- or third-rate ones?

Mr. Elcock: No, I only meant that we have not lost very many people.

une certaine menace qui nous préoccupe tous et il pourrait bientôt y avoir une guerre qui présentera des difficultés particulières. Le tableau n'est donc pas tout à fait optimiste, mais notre travail consiste à examiner tout cela, à l'évaluer et à trouver des solutions plutôt qu'à tomber dans la panique.

Le président: Pour préciser la question du financement, le sénateur Forrestall faisait renvoi au rapport de 2001 du SCRS, dans lequel on voit que les niveaux du budget et du personnel ont été prolongés jusqu'à 2006-2007. Il y a eu, semble-t-il, une augmentation de 196 millions de dollars à 205 millions de dollars en 2001-2002, et pour les années suivantes, le financement et le personnel demeureront à des niveaux constants correspondant à ceux de 2004, à l'exception de certaines sommes au titre de l'inflation et des coûts d'immobilisations que nous ne comprenons pas très bien. Est-ce une image exacte de votre financement?

M. Elcock: Si vous parlez du financement découlant du budget de décembre, ce n'est pas un montant constant. Il tend à augmenter dans les années suivantes.

Le président: Vous dites que votre financement a un élément forfaitaire lorsqu'on se rapproche de 2007?

M. Elcock: Oui, les tranches annuelles ne sont pas égales. On ne peut pas supposer qu'on aura automatiquement le même montant chaque année. Le financement est sur une période de cinq ans, mais les montants versés varient. Je ne me souviens pas de la répartition exacte.

Le président: Si vous étiez un investisseur, vous diriez qu'il y a un versement forfaitaire.

M. Elcock: Oui, d'une certaine façon.

Le président: Merci. Ce n'était pas clair dans les renseignements tirés du rapport.

M. Elcock: Lorsque le rapport a été rédigé, on ne savait pas encore clairement comment l'argent serait versé. Mais cela se précise avec le temps.

Le président: Nous avons entendu dire qu'on vous enlève vos meilleurs éléments.

M. Elcock: C'est vrai qu'après le 11 septembre, un certain nombre de ministères ont eu soudainement besoin de personnel possédant le genre d'expérience qu'ont les agents du SCRS. Il y a eu une pointe pendant une brève période quant au nombre de personnes qui cherchaient des emplois. Mais ce n'était pas une pointe extraordinaire. D'une façon générale, le nombre des départs a été assez faible — surtout comparativement au secteur privé — et le rythme s'est ralenti au cours des derniers mois. Notre taux de rétention s'est amélioré récemment. Je ne dirais pas que nous avons perdu un grand nombre de nos meilleurs éléments.

Le président: Ceux qui sont partis étaient de deuxième ou de troisième ordre?

M. Elcock: Non, je dis simplement que nous n'avons pas perdu beaucoup de gens.

The Chairman: The rumours we heard seemed logical because it seems cheaper to buy the knowledge and experience than it does to train it and acquire it. How long does it take you to train someone to be competent in the fields in which you specialize? Can someone do that in year one, or does it take three years or five years? At what point are you confident that you have an agent who is capable of operating relatively unsupervised?

Mr. Elcock: It depends what you mean; there is not an absolute. In technical terms, the initial training period for our officers is essentially five years. This is the time when officers are on probation, when we put them through a period of training and education classes and so on. At the end of that period, they are fully incorporated into the service.

That said, even in the first year, anybody who joins the service is working on a desk and making a contribution after a period in a classroom. Obviously, not quite the contribution that somebody who has 10 or 15 years experience will make, but they are in the process of making a contribution. Indeed, some of our younger officers have skills that allow them to make contributions very early on.

The Chairman: What if you have a choice of a surgeon with one year out of medical school or 10 years' experience?

Mr. Elcock: There is no question that we would rather have people instantaneously do their five-year qualifications and be at a five-year or ten-year level. However, it takes a period before they are fully competent and experienced enough.

The Chairman: However, the surgeon analogy is not a bad one from your point of view?

Mr. Elcock: We do not cut people open, but obviously, somebody with 10 years' experience is preferable to somebody with less.

The Chairman: Has it been your senior people who have been going — who have this 10- or 15-year experience — or has it been the one-year people?

Mr. Elcock: As I said, in the last while we have not had a very high loss rate at all. It has been commensurate with what it has been over the years. We would have more concern if it were younger officers leaving, rather than the 15-year officers. We have not had very high departure rates among 15-year officers. Both would give us concern, but obviously, if you put five years into training an officer and they leave, that is a large investment for not much return.

The Chairman: Before we return to the list, with Senator Forrestall, you started giving us an overview of the concerns you saw facing Canada from your unique perspective. Would you care to spend a couple of minutes assisting the committee with that overview? Could you give us a run through of the risks and threats you see from where you sit?

Le président: Les rumeurs que nous avons entendues nous semblaient logiques car il coûte beaucoup moins cher d'aller chercher des connaissances et de l'expérience qui existent déjà plutôt que d'embaucher et de former de nouveaux employés. Combien vous faut-il de temps pour former des employés compétents dans votre spécialité? Faut-il un an, trois ans ou cinq ans? À quel moment estimez-vous que votre agent est capable de fonctionner avec un minimum de supervision?

M. Elcock: Cela dépend de ce que vous entendez par là; il n'y a pas absolu. Du point de vue technique, la période d'entraînement initiale de nos agents est de cinq ans. C'est la durée de la période de probation des agents, période pendant laquelle ils reçoivent de la formation et des cours en classe, entre autres. À la fin de cette période, les agents sont pleinement intégrés au service.

Cela dit, tous les nouveaux employés du service travaillent à un bureau et font leur part, même la première année, après une période de cours. Il est certain que leur contribution n'est pas aussi grande que celle d'un employé qui possède dix ou quinze ans d'expérience, mais ils font leur part. En fait, certains de nos jeunes agents possèdent des talents qui leur permettent d'être rapidement fonctionnels.

Le président: Qui choisiriez-vous, entre un chirurgien sorti l'an dernier de l'école de médecine ou un autre qui possède dix ans d'expérience?

M. Elcock: Il est certain que nous préférierions avoir des agents qui possèdent immédiatement cinq années de compétence et cinq à dix années d'expérience. Toutefois, il faut un certain temps avant qu'ils soient pleinement compétents et qu'ils possèdent suffisamment d'expérience.

Le président: Pourrait-on appliquer cette analogie du chirurgien, à votre avis?

M. Elcock: Nous ne faisons pas de chirurgie, mais il est certain qu'il vaut mieux avoir plus d'expérience que moins.

Le président: Ceux qui sont partis étaient-ils vos employés les plus anciens ceux qui possèdent ces dix ou quinze années d'expérience ou plutôt de nouveaux agents?

M. Elcock: Comme je l'ai dit, nous n'avons pas perdu beaucoup de gens récemment. Le taux a été proportionnel à celui des années antérieures. Nous serions plus préoccupés de perdre les jeunes agents que ceux qui ont quinze ans d'expérience. Nous n'avons pas eu un taux de départ très élevé chez ceux qui possèdent quinze années d'expérience. Nous serions inquiets dans les deux cas, mais si vous investissez cinq années de formation dans un agent et qu'il part, c'est un gros investissement qui n'est pas d'un bon rapport.

Le président: Avant de revenir à la liste et de laisser la parole au sénateur Forrestall, vous avez commencé à nous donner un aperçu des problèmes auxquels le Canada pourrait être confronté, de votre point de vue particulier. Pourriez-vous prendre quelques instants pour aider le comité en continuant cet aperçu? Pourriez-vous nous parler des risques et des menaces pour le Canada, dans votre perspective?

Mr. Elcock: There is a wide range of risks reflected in the activities of the service, as we have said in our public reports. Counterterrorism remains our primary concern. As I have said on a number of occasions, the Sunni Islamic extremist and terrorist groups, and al-Qaeda in particular, remain our particular concern.

Having said that, we also have a large program in respect of counter-proliferation, dealing with the acquisition by various countries of dual-use products or material that could be used in a nuclear, biological or chemical weapons program, amongst others. We still have a very large counter-intelligence program. Intelligence services have not disappeared, and the desire of some countries to collect intelligence in a variety of parts of the world, including Canada, continues and it provides work for us on a continuing basis.

It was, in a sense, very little change for us on September 11. We are still concerned about most of the things we were concerned about then. The proportion of energy and effort we would put into al-Qaeda and the Sunni extremist and terrorist groups has been the biggest change. We have put more efforts into that. It will be over a period of time, as we bring in new officers, that we will be able to look back at some of those other concerns and put some of the resources back into those programs. Obviously, much more of the effort now goes to counter-terrorism, and in particular the Sunni terrorist and al-Qaeda investigations.

The Chairman: Is there anything you would care to add to that?

Mr. Elcock: I am happy to try to address any concerns the committee has. However, we have pretty carefully sketched out, in our public statements and in any statements that I have given, the kinds of concerns we have. Those are primarily the areas of concern for us, counter-terrorism with a real emphasis on specifically Sunni extremists and al-Qaeda.

The Chairman: In terms of dealing with immigration, how far behind are you on the immigration load? If someone is coming and you are starting a file today on someone, say in country X overseas, how long does it take before you are able to pass a judgment on him or her?

Mr. Elcock: Are we talking about an individual who arrives here as a refugee claimant, or someone who has come to a Canadian embassy to become an immigrant?

The Chairman: I would take both, but the latter was the question.

Mr. Elcock: I do not have the current rate off the top of my head, senator. In most cases, it is processed fairly quickly. If it is an in-Canada case, it is now done electronically and, unless there is a hit when running it through our database, which would obviously necessitate some kind of investigation, it would generally happen very quickly.

M. Elcock: Les activités du service tiennent compte de toute une gamme de risques, comme nous l'avons dit dans nos rapports publics. La lutte contre le terrorisme demeure notre principale préoccupation. Comme je l'ai dit à un certain nombre de reprises, les groupes d'intégristes musulmans sunnites et de terroristes, plus particulièrement al-Qaïda, demeurent notre principale préoccupation.

Cela dit, nous avons également un programme important de contre-prolifération, qui porte sur l'acquisition par divers pays de produits et de matériaux bivalents qui pourraient servir à construire des armes nucléaires, biologiques ou chimiques, entre autres. Nous avons encore un très important programme de contre-espionnage. Les services du renseignement n'ont pas disparu et certains pays veulent encore recueillir des renseignements de sécurité dans diverses parties du monde, y compris au Canada. Cela nous occupe régulièrement.

À vrai dire, les choses n'ont pas beaucoup changé pour nous depuis le 11 septembre. La plupart des choses qui nous préoccupaient avant cette date nous préoccupent encore. Le plus grand changement, c'est la quantité d'énergie et d'efforts que nous consacrons aux groupes terroristes et aux intégristes sunnites. Nous avons accru nos efforts dans ce domaine. Au fur et à mesure que nous engageons de nouveaux agents, nous pourrions revenir sur certaines autres considérations et réinvestir des ressources dans ces programmes. Nous investissons maintenant beaucoup plus d'efforts dans le contre-terrorisme, bien sûr, plus particulièrement dans les enquêtes sur les terroristes sunnites et al-Qaïda.

Le président: Souhaitez-vous ajouter autre chose?

M. Elcock: Je suis prêt à répondre aux questions du comité. Toutefois, nous avons dressé un tableau assez précis de nos préoccupations dans nos déclarations publiques et dans toutes les déclarations que j'ai faites. Ce sont là nos principales préoccupations, plus particulièrement le terrorisme, avec un accent particulier sur les intégristes sunnites et al-Qaïda.

Le président: Dans le domaine de l'immigration, quel retard avez-vous dans l'examen des dossiers? Si vous ouvrez aujourd'hui un dossier sur une personne qui vient d'arriver du pays X, combien vous faut-il de temps pour pouvoir rendre une décision à son sujet?

M. Elcock: Parlez-vous d'une personne qui arrive ici à titre de revendicateur du statut de réfugié ou de quelqu'un qui fait une demande d'immigration à une ambassade canadienne?

Le président: Les deux, mais ma question portait sur le dernier.

M. Elcock: Je ne connais pas les chiffres par cœur, sénateur. Dans la plupart des cas, le traitement est relativement rapide. Si la personne est déjà au Canada, nous faisons une enquête électronique et à moins de trouver dans nos bases de données un motif quelconque d'enquête, cela se fait généralement très rapidement.

Similarly, in many cases, applications from abroad would also be handled electronically. Similarly, the transmission of files back and forth across the ocean enables us to deal with the information more quickly than it would otherwise be dealt with, with the transmission of files back and forth across the ocean.

Once you get into an investigation, then it obviously becomes more difficult. Those cases will inevitably take longer, depending on the specifics. If you are looking at someone from a country that is in disrepair, where records are not extant and information is difficult to find, it will obviously take longer than somewhere where you can easily check records and make an assessment that gives you comfort.

The Chairman: Shifting the subject slightly, we have had people who run airports tell us their ground crew are checked by CSIS. How much comfort should this committee take when we are told that ground crew is checked by CSIS?

Mr. Elcock: It would be my hope, Mr. Chairman, that you take great comfort in that.

The Chairman: Is that because you do a full field investigation and you understand who their friends are and what their bank accounts are like?

Mr. Elcock: Depending on their level of access and what is required, we would do a check through our system. In some cases, that would necessitate further investigation, in others it would not.

The Chairman: If you had to break it out in terms of percentages, would 98 per cent simply be typing their name into a computer and getting a hit or not, and 2 per cent be a field investigation?

Mr. Elcock: I am not sure it is 98 per cent to 2 per cent, but it would not be 50-50. A relatively small number of cases would have a hit, but there would be a number of cases that would have hits that would take longer. It is a relatively small proportion, but I cannot say 2 per cent is right.

The Chairman: If someone comes back to us and says they have been checked by CSIS, what they are telling us is that you have determined whether they are a person of interest or not.

Mr. Elcock: When we run someone through our database, it is not simply a records check. It is a fairly extensive check on everything we would have in our database, on connections and associations and so on.

It is a fairly thorough check, as distinct from simply running someone through a criminal record check. It is a slightly different process.

The Chairman: They go through the Canadian Police Information Centre, CPIC as well.

De même, les demandes venant de l'étranger sont traitées électroniquement dans la plupart des cas. En outre, la communication bilatérale de dossiers avec les pays outre-mer nous permet d'obtenir des renseignements beaucoup plus rapidement que ce ne serait le cas autrement.

Lorsqu'il faut faire une enquête, cela devient bien sûr plus difficile. Ces dossiers prennent plus longtemps à traiter, dépendamment de leurs particularités. Il faut bien plus de temps pour traiter le dossier de quelqu'un qui vient d'un pays en crise, où il n'y a plus de dossier et où l'information est difficile à trouver, que pour quelqu'un dont on peut vérifier facilement le dossier et pour lequel on peut faire une évaluation rassurante.

Le président: Pour m'écarter un peu de ce sujet, certains dirigeants d'aéroports nous ont dit que les vérifications relativement au personnel au sol sont faites par le SCRS. Dans quelle mesure cela devrait-il nous réconforter?

M. Elcock: J'espère, monsieur le président, que cela vous rassure tout à fait.

Le président: Faites-vous une enquête complète, vérifiez-vous qui sont leurs amis et quel est l'état de leurs comptes bancaires?

M. Elcock: Nous faisons une vérification dans notre système en fonction du niveau d'accès qui est demandé. Dans certains cas, il faut des enquêtes plus approfondies, dans d'autres cas, ce n'est pas nécessaire.

Le président: Si vous deviez nous donner des pourcentages, diriez-vous que dans 98 p. 100 des cas, il suffit de vérifier les noms dans un ordinateur et que dans les deux autres pour cent vous faites une enquête?

M. Elcock: Je ne suis pas certain de vos pourcentages, mais la répartition ne serait pas moitié-moitié. Dans un nombre relativement faible de cas, la recherche électronique fera ressortir quelque chose, mais dans un certain nombre de cas, les occurrences devront être examinées plus longtemps. La proportion est relativement faible, mais je ne saurais vous dire s'il s'agit effectivement de 2 p. 100.

Le président: Si quelqu'un dit avoir fait l'objet d'une vérification par le SCRS, cela signifie que vous avez déterminé si cette personne présente un intérêt ou non, n'est-ce pas?

M. Elcock: Quand nous faisons une vérification sur une personne dans nos bases de données, il ne s'agit pas simplement de vérifier un dossier. Nous faisons une vérification assez étendue de tout ce qui peut se trouver dans notre base de données, entre autres sur les relations de cette personne et les organismes auxquels elle est associée.

C'est une vérification assez complète. Il ne s'agit pas simplement de faire une vérification du casier judiciaire. C'est un peu différent.

Le président: Vous faites également une vérification au Centre d'information de la police canadienne, le CPIC, n'est-ce pas?

Mr. Elcock: They would go through CPIC as well; however, using our database is different from simply seeing whether you have a criminal record.

The Chairman: If you were checking on a groomer or a baggage handler at an airport, and sent the name back to the airport authorities saying, "they look fine by us," people should be confident that these people have not come to your attention as being problematic. They are not involved in subversive groups or they do not have friends that would lead you to be curious about them.

Mr. Elcock: That would be correct.

The Chairman: How confident would you be then that they were not putting drugs or other material on the aircraft or taking it off, after having done one of these checks? Is that an indicator or a predictor of their reliability or honesty?

Mr. Elcock: Whether they were doing that or not would have some indication as to their reliability. However, we would have very little unless it appeared in our records, because it was an association with other information. We do not investigate people's drug habits, nor do we do much in the way of investigation of the importation and distribution of drugs. That is really a police function. We would likely have some information in our files and we might come across a situation like that, but the reality is we would not be the primary agency. That would be more for the police. It is generally their responsibility.

The Chairman: My point to you is this: CSIS is being used as a good seal of approval.

Mr. Elcock: In respect of national security risks, yes, it is.

The Chairman: When we are looking at a baggage handler or a ground worker around an airplane, the message comes back that we do not need to search those people physically, because they have had the seal of approval from CSIS. We do not necessarily share that view, but I want you to know how it is coming back to us. This good housekeeping seal is almost as though it has a star on it and the words "Ward Elcock-approved" underneath.

Mr. Elcock: When we give someone a clearance, it means they can be given a pass with some security. However, the issue of whether or not people should be searched is not an issue that is part of our investigation. I know the committee has reported on that issue in the past.

The Chairman: Absolutely. You are an innocent bystander in this. We understand that, but we want to know where your zeal is going. If you are examining other government employees, do you do it more thoroughly than you do ground agents?

Mr. Elcock: It depends on the level of clearance that someone might be requesting in the context of a public servant. In some investigations, a full field is required, and in others it is not.

Senator Wiebe: One of my concerns is in regard to those who claim refugee status, and especially those who come to our country from another country via air. When they board the aircraft, they must have proper documentation or they are denied

M. Elcock: Oui, nous vérifions auprès du CPIC; toutefois, nos bases de données contiennent bien davantage que les casiers judiciaires.

Le président: Si vous faites une vérification au sujet d'un préposé à l'entretien des avions ou d'un bagagiste à un aéroport et que vous déclarez aux autorités de l'aéroport qu'il n'y a pas de problème, on pourrait être assuré qu'aucun problème ne vous a été signalé au sujet de ces personnes. Elles n'appartiennent pas à des groupes subversifs et elles n'ont pas d'amis qui pourraient attirer votre curiosité.

M. Elcock: C'est exact.

Le président: Ou dans quelle mesure ces vérifications vous permettent-elles d'être certain que ces personnes n'utilisent pas les avions pour trafiquer de la drogue ou d'autres choses? Est-ce un indice qui permet de prévoir leur fiabilité ou leur honnêteté?

M. Elcock: Le fait qu'elles le fassent ou non serait un indice de leur fiabilité. Toutefois, nous ne trouverions pas grand-chose à moins que cela figure dans nos dossiers, par recoupement avec d'autres renseignements. Nous ne faisons pas d'enquête sur la consommation de drogue non plus que sur l'importation à la distribution de drogues. Cela relève des services policiers. Nous aurions peut-être des renseignements dans nos dossiers et nous pourrions trouver un cas comme celui-là, mais ce n'est pas nous qui nous en occuperions. Ces choses-là relèvent généralement des services policiers.

Le président: Ce que je dis, c'est que l'autorisation du SCRS constitue en fait un sceau d'approbation.

M. Elcock: Oui, c'est vrai, en ce qui a trait au risque pour la sécurité nationale.

Le président: Ce qu'on nous dit, au sujet des bagagistes et des employés au sol des aéroports, c'est qu'il n'est pas nécessaire de fouiller ces personnes parce qu'elles ont reçu l'approbation du SCRS. Nous ne sommes pas nécessairement de cet avis, mais je veux vous informer de ce qu'on nous dit. Ce sceau d'approbation, c'est un peu comme s'il employait une étoile sur laquelle serait inscrite «approuvé par Ward Elcock».

M. Elcock: Quand nous donnons une attestation sécuritaire à quelqu'un, cela signifie qu'on peut lui donner un laissez-passer à peu près sans risques. Toutefois, la question des fouilles ne fait pas partie de notre enquête. Je sais que le comité a déjà présenté un rapport à ce sujet.

Le président: Tout à fait. Vous êtes une victime innocente dans ce dossier. Nous le comprenons, mais nous voulons savoir jusqu'où va votre zèle. Faites-vous des vérifications sur d'autres employés du gouvernement, des vérifications plus approfondies que pour les employés au sol?

M. Elcock: Dans le cas d'un fonctionnaire, cela dépend du niveau d'autorisation de sécurité qui est demandé. Dans certains cas, il faut une enquête sur le terrain, dans d'autres pas.

Le sénateur Wiebe: Ce qui me préoccupe, entre autres, c'est le cas des revendicateurs du statut de réfugié, surtout ceux qui arrivent au Canada par avion. Pour pouvoir monter dans l'avion, ces personnes doivent présenter des documents en bonne et due

the opportunity to board that aircraft. Yet, for some reason, when they land in our country, their documentation is missing. They cannot provide it. Here in Canada, that individual is asked to fill out some forms, is given a brief examination, and then in most cases is released into the community.

Is CSIS part of that brief examination at the airport? If not, is CSIS advised or notified that that individual has been granted refugee status and released into the community? If you are advised, do you follow that up in terms of security on that individual?

Mr. Elcock: This is a relatively recent introduction and it was actually agreed to before September 11. Citizenship and Immigration Canada, CIC asked us to begin a program of reviewing all applicants for refugee status, which we had not done prior to that. It was really only if someone came to our attention through our own investigations.

We now receive all of the refugee claimants and obviously do what we can to investigate those specific individuals. Obviously, that again is not a perfect situation. In some cases, people are either trying to hide their identity or indeed have false documentation that takes some time to clarify, or they are coming from a country where it may take some time to establish their bona fides. It is not a perfect world. The process does involve a beginning of a review of each refugee claimant as they arrive, as part of our process now.

Senator Wiebe: I can understand that being part of the process for someone that may come in by land and not understand the system within Canada. However, for someone coming in by air, having had the documentation in order to board that aircraft and knowingly destroyed that documentation, it would immediately send up a flag that that individual is trying to pull something over on our country.

When that situation happens at an airport, are the immigration officials at the airport trained enough to provide the proper screening for that brief examination or does CSIS have an individual there to be able to undergo that? Is that individual who has knowingly already broken the law by stepping off that airplane and destroying his documentation held until the situation is cleared by CSIS?

Mr. Elcock: The issue of whether or not he would be held is a question you need to address with Immigration. We often assist in interviews at airports and have people at the airports or make someone available if CIC requests it and we do not have an office at that particular airport.

Senator Atkins: Following the same analogy, when that person gets off the plane, he or she is protected by the Charter, which makes it difficult either for Customs and Immigration or even for you. Do you find that the Charter makes your job more difficult? It is rhetorical question.

Mr. Elcock: Mr. Chairman, the only answer I can give to that is that we do operate within the law, whatever the law happens to be. The Charter does not really impact on our work because our

forme. Et pourtant, lorsqu'ils arrivent au Canada, ils n'ont plus de documents. Ils ne peuvent les fournir. Une fois arrivées au Canada, on demande à ces personnes de remplir un formulaire quelconque, on leur fait subir un bref examen puis, dans la plupart des cas, on les laisse libres d'aller où bon leur semble.

Le SCRS intervient-il lors de ce bref entretien à l'aéroport? Dans la négative, avise-t-on le service que cette personne a obtenu le statut de réfugié et qu'elle circule librement? Le cas échéant, assurez-vous un suivi sécuritaire dans le cas de cette personne?

M. Elcock: La procédure suivie est assez récente et elle a été arrêtée en fait avant le 11 septembre. Citoyenneté et Immigration Canada nous avait demandé de revoir tous les candidats au statut de réfugié, ce que nous ne faisons pas jusque-là. Auparavant, nous n'assurions un suivi que si la personne s'était signalée à nous après notre enquête.

Désormais, nous recevons toutes les demandes de statut de réfugié et évidemment, nous faisons ce que nous pouvons pour faire enquête sur ces personnes en particulier. Évidemment, ce n'est pas une situation parfaite. Dans certains cas, les gens essaient de cacher leur identité ou encore possèdent de faux papiers et il faut du temps pour éclaircir la situation. Il se peut aussi qu'ils viennent d'un pays où la vérification de leur bonne foi prend du temps. Nous ne vivons pas dans un monde parfait. Le processus prévoit désormais l'amorce d'un examen de chaque candidat au statut de réfugié, dès son arrivée.

Le sénateur Wiebe: Je comprends que ce processus puisse s'appliquer à quelqu'un qui entre au Canada par voie terrestre et qui ne comprend pas le système en place ici. Toutefois, on suppose que quelqu'un qui viendrait par avion aurait présenté les documents nécessaires pour monter à bord de l'appareil et s'il détruit intentionnellement ses documents, on devrait en conclure immédiatement qu'il ou elle a des intentions malveillantes.

Quand cela se produit dans un aéroport, les agents de l'immigration sur place sont-ils assez bien formés pour faire le contrôle qui s'impose lors du bref entretien ou le SCRS est-il représenté à cette occasion? Cette personne qui intentionnellement a enfreint la loi en débarquant de l'avion, après avoir détruit ses documents est-elle détenue jusqu'à ce que la situation ait été éclaircie par le service?

M. Elcock: La question de savoir s'il sera détenu doit être posée aux responsables de l'immigration. Il arrive souvent que nous participions aux entretiens qui ont lieu dans les aéroports car si CIC en fait la demande, nous dépêchons quelqu'un, mais nous n'avons pas de bureau dans un aéroport donné.

Le sénateur Atkins: Je poursuis dans la même analogie. Cette personne qui débarque de l'avion est-elle protégée par la Charte, ce qui vous rend à vous et aux responsables des douanes et de l'immigration la tâche difficile, n'est-ce pas? Trouvez-vous que la Charte vous rend la tâche plus difficile? C'est une question théorique.

M. Elcock: Monsieur le président, tout ce que je peux vous dire, c'est que nous exerçons notre mandat conformément à la loi, quelle qu'elle soit. La Charte n'a pas vraiment d'incidence sur

work is simply trying to identify the individual and obtain some information. The Charter would be more relevant to the interaction between the individual and CIC and the law enforcement officials. We are really there as an information gatherer and as an organization that is attempting to make sense of who the individual is and where they come from.

Senator Atkins: I would think it would interest you if that person gets off the plane, fills out documents and then is let out into the country. Do you have any suggestions for how those people can be tracked? I gather there are a lot of them here and we do not even know where they are.

Mr. Elcock: That is part of the immigration process, and they can give you a better sense of how that works. From our point of view, obviously we are doing a check of the individuals when they arrive. We have a record of them. We have a capacity, as we go down the road in the investigations, to see whether they come to our attention in a way that would give us any cause for concern. The reality is that most of the individuals that are of concern that come in through that stream would be making contact with someone who is already someone we know something about. If there is a problem, it is usually not one that escapes our attention for very long. That being said, we are in the business of trying to know what we do not know, so there are always risks.

Senator Wiebe: In one of your earlier responses, you mentioned that because of the changes after 9/11, a manifest is now available as to who is on that plane, and you have access to that. When you receive that manifest, does that manifest also show the kind of documentation that that individual presented before boarding the aircraft?

Mr. Elcock: For those coming in from abroad, I think the information is the passenger's name, date of birth and so on. We would that information against our database, which includes not only people from Canada but also people from elsewhere and people with other connections. I do not know whether that information shows which documentation they have. It may well do.

Senator Wiebe: When you run that through your database, is that done prior to the plane landing?

Senator Atkins: Taking off.

Mr. Elcock: In this case, I do not think we are getting a stream at this point in advance of the plane leaving.

Senator Wiebe: Is that the eventual plan?

The Chairman: There is much more information coming forward than that. It is how they paid for the ticket, where they sat, with whom they are travelling with. There is a plethora of information available in addition to name, origin and date of birth. Are you telling us that none of that information is coming to you?

notre travail car notre tâche se borne à vérifier l'identité d'une personne et à obtenir des renseignements. C'est dans les échanges entre la personne et CIC et les responsables de l'application de la loi que la Charte interviendrait. Nos responsabilités se bornent à réunir des renseignements, c'est-à-dire essayer de vérifier l'identité d'une personne et d'où elle vient.

Le sénateur Atkins: Je pense que le cas de cette personne qui débarquerait de l'avion, remplirait des documents et serait ensuite autorisée à circuler librement devrait vous intéresser. Avez-vous des suggestions à faire sur la façon dont on peut se trouver la trace de ces gens? Je crois savoir qu'il y en a beaucoup et nous ne savons même pas où ils se trouvent.

M. Elcock: Cela relève du processus d'immigration dont les responsables pourraient vous donner une meilleure idée de son fonctionnement. Le service évidemment fait une vérification quand une personne arrive au Canada. Nous tenons un dossier. Au fur et à mesure que progressent les enquêtes, nous pouvons déterminer si une personne a des raisons de nous inquiéter. En fait, la plupart des individus inquiétants qui arrivent de cette manière tôt ou tard prennent contact avec quelqu'un sur qui nous avons déjà un dossier. S'il y a un problème, nous l'apprenons très vite. Cela dit, nous cherchons à savoir ce que nous ne savons pas, et cela comporte toujours des risques.

Le sénateur Wiebe: Tout à l'heure, vous avez dit qu'en raison des modifications apportées après le 11 septembre, on possède maintenant la liste de tous les passagers à bord d'un avion et vous avez accès à cette liste. La liste comporte-t-elle des détails sur le genre de pièce d'identité qu'une personne présente avant de monter à bord de l'avion?

M. Elcock: Pour les gens qui viennent de l'étranger, la liste donne le nom, la date de naissance, etc. de chaque passager. Nous confrontons ces renseignements aux données de notre base qui comporte des informations non seulement sur les gens d'origine canadienne mais également sur des étrangers ou des gens qui appartiennent à diverses associations. Je ne sais pas si les renseignements fournis précisent quelle pièce d'identité a été présentée. Il se peut que ce soit le cas.

Le sénateur Wiebe: Faites-vous la confrontation avec les données de votre base avant que l'avion n'atterrisse?

Le sénateur Atkins: Avant le décollage.

M. Elcock: Je ne pense pas que nous obtenions ces renseignements avant que l'avion ne décolle.

Le sénateur Wiebe: Est-ce une chose que vous envisagez tôt ou tard?

Le président: La liste comporte bien plus de renseignements. On sait quel a été le mode de paiement du billet, où la personne était assise, avec qui elle voyageait. Il y a quantité de renseignements disponibles outre le nom, le pays d'origine et la date de naissance. Êtes-vous en train de nous dire que vous n'obtenez aucun de ces renseignements?

Mr. Elcock: At this juncture, I do not think we are getting a feed of that information. We can get that information when we need it for an investigation, but at this juncture we are not receiving that information as a continuous stream.

The Chairman: Could you have it on anyone you asked for?

Mr. Elcock: We can get access to it, yes.

Senator Smith: Would not there be a fundamental difference between countries where, to visit Canada, you required a visa as opposed to a non-visa? In other words, if it is a country where you do not need a visitor's visa, you could show up at the airline counter three hours before the flight and pay cash, I suppose. Because you did not need a visa, we would not have any advance notice of that other than a passenger list, maybe while the plane is in the air. However, in the case of a country where you do require a visa to visit here, would there not be a fundamentally different procedure as to advance information?

Mr. Elcock: Yes. We would probably, in some cases, have checked the visa application before it was granted.

The Chairman: Mr. Elcock, you commented about the processing. We understand that for immigrants there is a two-year delay, there are 50,000 involved and there are warrants outstanding for 25,000 of them. You do not have the capacity to keep track of that number.

Mr. Elcock: What are we referring to? I do not think there is a two-year delay in our dealing with immigration applications.

The Chairman: We had an immigration deputy minister before us in November who said that 50,000 people were involved, that there was a two-year delay and that warrants were outstanding for 25,000 of them.

Mr. Elcock: That may well be accurate, Mr. Chairman. I am not quite sure. That is an immigration number and immigration process.

The Chairman: If you have people who landed without documentation and they are out wandering around the country and no one knows where they are, you said that you will come across them, because sooner or later they will talk to someone they should not and you will pick up their trail at that point.

Mr. Elcock: No, I said "individuals who would be of concern to us in that stream." Many people who come into the refugee stream will never be of concern to CSIS and have no relevance to our investigations.

The Chairman: Absolutely. Presumably, most of them will never be of interest to you.

Mr. Elcock: They may be of interest to the police; others will be of interest to law endorsement agencies. They are here to improve their economic situation.

M. Elcock: Pour l'instant, je ne pense pas que nous obtenions ces renseignements. Si nous en avons besoin pour une enquête, nous pouvons les obtenir, mais pour l'heure, nous ne les recevons pas d'office.

Le président: Pouvez-vous les obtenir pour une personne en particulier?

M. Elcock: Oui, nous le pouvons.

Le sénateur Smith: Ne faites-vous pas une différence fondamentale entre les pays pour lesquels nous exigeons un visa d'entrée au Canada et les pays pour lesquels nous n'en exigeons pas? En d'autres termes, si c'est un pays pour lequel nous n'exigeons pas de visa, quelqu'un peut se présenter au comptoir de la ligne aérienne trois heures avant le décollage et régler en liquide, je suppose. Comme il n'y a pas d'exigence de visa, nous ne sommes pas avisés, sauf par le truchement de la liste des passagers, constituée une fois que l'avion a décollé. Toutefois, dans le cas d'un pays pour lequel nous exigeons un visa d'entrée, n'y aurait-il pas une différence fondamentale de procédure dans l'obtention des renseignements à l'avance?

M. Elcock: Oui. Dans certains cas, il se pourrait que nous ayons vérifié la demande de visa avant qu'il soit accordé.

Le président: Monsieur Elcock, vous avez parlé du processus. On nous dit que dans le cas des immigrants, il y a un arriéré de deux ans, que cela représente 50 000 personnes et qu'on a délivré des mandats d'arrêt contre 25 000 d'entre elles. Vous n'avez pas les ressources qu'il faut pour garder la trace d'un si grand nombre.

M. Elcock: De quoi parlez-vous? Je ne pense pas qu'il y ait un arriéré de deux ans pour les demandes d'immigration.

Le président: Un sous-ministre de l'Immigration nous a dit au mois de novembre qu'il y avait 50 000 personnes en cause, un arriéré de deux ans et que 25 000 personnes étaient frappées d'un mandat d'arrêt.

M. Elcock: Il se peut que ce soit le cas, monsieur le président. Pour notre part, je ne pense pas que cela concerne les immigrants et le processus d'immigration.

Le président: Vous avez dit que si quelqu'un atterrissait sans document et qu'il circulait librement au pays sans que l'on sache où il se trouve, tôt ou tard vous le retrouveriez car un jour ou l'autre il parlerait à quelqu'un de peu recommandable et c'est alors que vous pourriez le repérer.

M. Elcock: Non, j'ai parlé des «individus inquiétants qui arrivent de cette manière». Bien des gens qui arrivent comme candidats au statut de réfugié n'inquiéteront jamais le SCRS et ne feront jamais l'objet de nos enquêtes.

Le président: Absolument. On suppose que la majorité d'entre eux ne vous intéresseront jamais.

M. Elcock: Certains d'entre eux peuvent intéresser la police alors que d'autres seront d'aucun intérêt pour les organismes d'application de la loi. Ils ont voulu venir au Canada pour améliorer leur situation économique.

The Chairman: The fact that bench warrants are issued for them leads us to believe that no one knows where they are on a given day. That is to say, they are not where they are supposed to be on a given day. A reasonable person can deduce from that that we still do not know where they are.

Mr. Elcock: If immigration has identified that as a problem, then they, along with law enforcement, would be working to rectify it.

The Chairman: If you were interested in these people, you also would have the same problem in finding them until they rectified that problem.

Mr. Elcock: If we are looking for a specific individual or run across someone in the course of our investigations and that individual is of concern to us, the question is how we would deal with that. Obviously, we would go to CIC in the case of someone who gave us concern and who is coming out of the refugee stream.

The Chairman: If there are 25,000 people with warrants outstanding, that means the authorities — whoever they may be — including CSIS, do not know where a significant number of those people are.

Mr. Elcock: If it is an issue of warrants, Mr. Chairman, this is not a CSIS issue. In our case, it would be a relatively small part that of population. We obviously have initial interest in terms of trying to clarify who those individuals are, where they came from and whether they are of concern. CIC makes the decision whether to release that individual from the airport or wherever they have landed. Subsequent to that, if we receive additional information that allowed us to go back to CIC and let them know a certain individual is a problem, then it would be a question of trying to find that individual if, for some reason, they had not reported. Other individuals come to our attention because they come to Canada and they slip into the population and start to deal with people of concern to us that we already know about. Obviously, the question is then how we deal with them.

The Chairman: You reconnect with them at that point. However, there is a finite incarceration capability at the airports. It has not been expanded significantly recently. People seem to get moved through that exercise fairly promptly. Are they all moved through having received the seal of approval from CSIS?

Mr. Elcock: In some cases, we may not be able to provide information. The reality of refugees arriving is that in some cases we will be able to identify the individual and have some idea of the connections and their reliability. In many other cases, we may not have that information at the airport and it is a question for CIC whether or not there are enough indicators to cause them not to release the individual.

Senator Banks: I have been intrigued by what you have been saying. I wish to take a step back from the individual who has gained your attention by one means or another. For the sake of discussion, let us accept the fact that the number of refugees who are in Canada and of whom we have lost track is in the order of 20,000 or 25,000. We have heard that from a number of people,

Le président: Le fait que des mandats d'arrêt aient été lancés contre eux nous porte à croire que personne ne sait où ces gens se trouvent. Autrement dit, ils ne sont pas là où ils devraient être au jour dit. Logiquement, on peut en conclure que nous ne savons toujours pas où ils se trouvent.

M. Elcock: Si les responsables de l'immigration décernaient un problème, on suppose qu'ils y verraient avec l'aide des organismes d'application de la loi.

Le président: Mettons que le problème n'est pas réglé, vous aurez vous aussi du mal à trouver la trace des gens qui vous intéressent, n'est-ce pas?

M. Elcock: Si nous cherchons un individu en particulier ou si, au cours de nos enquêtes, nous tombons sur un individu louche, nous allons donc prendre des mesures. Évidemment, nous contacterions CIC s'il s'agissait de quelqu'un qui nous inquiète et qui est demandeur du statut de réfugié.

Le président: Si 25 000 personnes sont frappées de mandats d'arrêt, cela veut dire que les autorités — quelle qu'elles soient —, y compris le SCRS, ne savent pas où un grand nombre de ces gens se trouvent, n'est-ce pas?

M. Elcock: Si le cas exige un mandat d'arrêt, monsieur le président, cela ne relève pas du SCRS. Une partie relativement infime de ce groupe relève de nous. Évidemment, nous intervenons au départ pour vérifier l'identité de ces personnes, et voir si elles sont inquiétantes. Elles sont inquiétantes. C'est CIC qui prend la décision de les laisser quitter l'aéroport ou leur port d'entrée. Après cela, si nous obtenons des renseignements supplémentaires qui nous poussent à recontacter CIC pour signaler un problème, alors il faut trouver l'individu en question si par hasard il ne s'est pas présenté comme convenu. D'autres individus nous intéressent parce qu'une fois arrivés au Canada, ils ont des contacts avec des gens inquiétants que nous avons déjà repérés. Évidemment, il nous faut dans ce cas-là intervenir.

Le président: À ce moment-là, vous les retrouvez. Toutefois, dans les aéroports, les installations de détention sont limitées. Cela n'a pas beaucoup augmenté récemment. Les gens semblent donc passer par cette formalité assez rapidement. Quand ils quittent l'aéroport, ont-ils tous reçu le sceau d'approbation du SCRS?

M. Elcock: Dans certains cas, nous ne sommes pas en mesure de donner des renseignements. Parmi les réfugiés, nous pouvons contrôler l'identité de certains et nous faire une idée des liens qu'ils ont avec d'autres et de leur fiabilité. Il y a toutefois des cas où nous n'avons pas les renseignements nécessaires à l'aéroport et la décision de laisser l'individu circuler librement appartient au CIC qui pèse le pour et le contre des facteurs déterminants.

Le sénateur Banks: Vous avez dit une chose qui m'a intrigué. Prenons le cas d'un individu auquel vous vous intéressez pour une raison ou une autre. Pour nourrir la discussion, acceptons qu'il y a au Canada de 20 000 à 25 000 réfugiés dont nous avons perdu la trace. Ce chiffre a été cité à plusieurs reprises mais peu importe qu'il s'agisse de 10 000 ou de 20 000. Le fait que ce nombre de

although it would not make much difference if it were 10,000 or 20,000. Does not the fact of that number of refugees being in Canada who have, for whatever reason, gone outside of the system represent, in your mind and that of your agency, a question of national security?

Mr. Elcock: I am not sure that I would phrase it as a question of national security. One would obviously like to live in a world where there was no backlog of people out there and you had reliable information on all the people who were coming into Canada and knew where all of them were.

Senator Banks: It is not only a backlog but also a number of people who have presented themselves at the border and someone said, "You do not look like a threat. You have the protection of the Constitution, so go away and we will contact you when you are supposed to present yourself for the next part of the process at this place at this time." However, they do not show up and we cannot find them. It is not a question of a backlog. Canadians are concerned about this. You know they are; you have read about it more than I have.

Canadians are concerned that the existence of several thousand refugees who have escaped the system and who we cannot find is a question of security. Are they wrong?

Mr. Elcock: Assuming, for the purpose of the question, that it is 25,000 people, the number who would be a national security concern to us is relatively small. I use that in the context of the issues we are looking at. Someone might argue that having a criminal in Canada is contrary to Canada's national security, but that is not part of the national security interest for which we are responsible.

Obviously, we are trying to identify that at the airport, sometimes on inadequate information. The determination to release someone may or may not be made with all of the information one would like to have. Ultimately, if someone is allowed to enter Canada at that point, then the question is: Are we able to develop other information that will be part of the refugee process further down the pipe?

When you arrive at the airport, you are not granted refugee status. There must be a review of your case. If someone does not show up for that review of their refugee status, it is a question of whether they come to our attention through other investigation.

Again, we are in the business of trying to find out what we do not know already. By definition, it is conceivable that there are people and groups out there that we have not run across but our coverage is pretty good. Generally, if someone is of concern they will come to our attention sooner or later.

Senator Banks: Were the people we have heard about who have later come to be a concern to you and to others — that is, those who came here as refugees — identified at some point as "persons of interest" or did they turn up as persons of interest and then did we find out that they were refugees? My impression is that it the

réfugiés se trouvent au Canada et échappent aux rouages du système ne représente-t-il pas à votre avis et aux yeux du service, une question de sécurité nationale?

M. Elcock: Je ne suis pas sûr que je parlerais d'une question de sécurité nationale. On aimerait tous vivre dans un monde où il n'y aurait pas d'arriéré et où grâce à des renseignements fiables sur les gens qui arrivent au Canada, nous saurions où chacun se trouve.

Le sénateur Banks: Il ne s'agit pas seulement d'un arriéré, mais d'une quantité de gens qui se sont présentés à la frontière et à qui quelqu'un a dit: «Vous ne semblez pas comporter de menace. Vous pouvez jouir de la protection de la Constitution; allez-y et nous vous contacterons au moment où vous devrez subir l'étape suivante du processus, tel endroit, telle heure». Toutefois, les personnes convoquées ne se présentent pas et nous ne pouvons pas les trouver. Il ne s'agit donc pas uniquement d'un arriéré. Les Canadiens et les Canadiennes s'inquiètent de cela. Vous savez qui ils sont; vous êtes mieux renseignés que moi.

Les Canadiens et les Canadiennes pensent que plusieurs milliers de réfugiés qui passent entre les mailles du système sans pouvoir être retrouvés comportent un risque pour la sécurité. Est-ce qu'ils se trompent?

M. Elcock: Disons, pour l'argumentation, qu'il s'agit de 25 000 personnes. Le nombre d'entre elles qui pourraient comporter un risque pour la sécurité nationale est relativement peu élevé. Je parle ici du contexte qui nous intéresse. Quelqu'un pourrait prétendre que la présence d'un criminel au Canada menace la sécurité nationale du pays mais ce n'est pas là l'aspect de la sécurité nationale dont nous avons la responsabilité.

Manifestement, nous essayons de repérer les cas problématiques à l'aéroport, parfois au moyen de bien piètres renseignements. La décision de laisser à quelqu'un libre circulation peut parfois être prise sans que nous ayons tous les renseignements que nous souhaiterions. En bout de ligne, si quelqu'un est autorisé à entrer au Canada dans ces conditions, la question qui se pose est la suivante: pouvons-nous obtenir d'autres renseignements qui vont pouvoir alimenter le processus d'octroi du statut de réfugié plus tard?

Quand quelqu'un arrive à l'aéroport, il n'obtient pas sur-le-champ le statut de réfugié. Son cas doit être revu. Si l'intéressé ne se présente pas au moment de l'audience, alors il se peut que nous nous intéressions à lui à la suite d'autres enquêtes.

Je le répète, notre tâche est d'essayer de découvrir ce que nous ne savons pas déjà. Forcément, on peut concevoir qu'il y a des gens et des groupes dont nous ignorons l'existence mais notre travail est assez exhaustif. En règle générale, si quelqu'un est inquiétant, nous le découvrons tôt ou tard.

Le sénateur Banks: Prenez le cas de gens dont nous avons entendu parler et qui vous ont inquiétés vous et d'autres — et il s'agit de personnes qui se sont présentées ici comme réfugiés. Ont-elles été désignées comme «personnes d'intérêt» à ce moment-là ou les avez-vous repérées comme personnes d'intérêt pour ensuite

later. In other words, the proportion of people among the 25,000 — if that is the right number — who ought to be persons of interest would be higher than would be the case in the general population.

Mr. Elcock: I hope I am getting the question right. The reality is that a number of individuals of concern to us do come out of the refugee stream. However, it is not only the refugee stream that does, from time to time, generate concerns. Even people who go through the immigration process and present documentation and all sorts of things may turn out to be something they did not appear to be.

Yes, there are occasions where individuals come out of the refugee stream. We have become aware of them, and when we review the status they came out of the refugee stream.

Senator Banks: Leaving that train of thought for the minute, is the Safe Country Agreement in place now?

Mr. Elcock: I think it is just now. I cannot remember.

Senator Banks: Have you seen any effect of it yet?

Mr. Elcock: There is bound to be a fairly large effect, since many of the refugees who enter Canada do so from the United States — or they have in the past.

Senator Banks: That is a point that we have been quick to make when we visit our counterparts.

Mr. Elcock: It is not often understood in the United States.

Senator Banks: I will come back to that in a moment.

I have a rude and awkward question. I know you have dealt with this issue and that you deal with it every day. The fact is that, at the moment, a large proportion of the people in the world about whom we have concerns of national security and of general public safety are practitioners of a certain religion and come from a certain part of the world. Some say there are other people in other parts of the world who are just as dangerous but, as far as we know, they have not done anything yet.

Is it possible to say with a straight face that we do not do racial profiling? In other words, is it possible to say with a straight face that a fellow who looks like you or me can arrive here on a plane from Damascus and, all other things being equal, be subjected to the same interest as someone who does not look like you and me?

Mr. Elcock: The concern with racial profiling, as much as anything else, is action that is purely racially based, when it is solely an individual's skin colour or religion that arouses suspicion. The reality for us as an organization is that skin colour and religion do matter. You are looking at a range of factors. Someone may be of interest not only because of his or her religion or perhaps not even because of religion. A person may present himself or herself as a Christian by birth or as a convert but if that person went to a specific school at a specific point of time in a specific part of the world, that person may be of concern

découvrir qu'elles étaient des réfugiés? J'ai l'impression que le deuxième cas s'applique. Autrement dit, parmi les 25 000 personnes — si le chiffre est le bon —, la proportion de celles qui devraient être considérées comme personnes d'intérêt serait plus élevée que dans la population en général.

M. Elcock: J'espère avoir bien compris votre question. Il faut bien dire que certains individus qui nous inquiètent entrent ici comme demandeurs du statut de réfugié. Toutefois, ce n'est pas seulement ce groupe de demandeurs qui de temps à autre nous inquiète. Même des gens qui passent par toutes les étapes du processus d'immigration et présentent des documents et toutes sortes de preuves à l'appui peuvent nous tromper sur leur identité.

En effet, il arrive que certains individus perdent le droit de revendiquer le statut de réfugié. Nous les repérons et ils sont exclus de cette démarche.

Le sénateur Banks: Laissons cette question de côté pour l'instant. L'accord sur le tiers pays sûr est-il en vigueur?

M. Elcock: Je pense qu'il vient d'entrer en vigueur. Je ne suis pas sûr.

Le sénateur Banks: A-t-il produit des résultats jusqu'à présent?

M. Elcock: Il aura assurément une incidence assez importante puisqu'un grand nombre de demandeurs du statut de réfugiés entrent au Canada à partir des États-Unis — en tout cas, c'était le cas par le passé.

Le sénateur Banks: C'est un argument que nous ne tardons jamais à formuler quand nous rendons visite à nos homologues.

M. Elcock: Il est rarement bien compris aux États-Unis.

Le sénateur Banks: J'y reviendrai tout à l'heure.

J'ai une question brutale et bizarre. Je sais que vous vous en occupez tous les jours. Il est un fait qu'actuellement, une grande partie de la population mondiale qui nous cause des soucis de sécurité nationale et de sécurité personnelle pratique une certaine religion et occupe une certaine partie du monde. Certains disent que d'autres populations occupant d'autres parties du monde sont tout aussi dangereuses mais pour autant que nous sachions, elles n'ont encore rien fait.

Est-ce qu'on peut dire de bonne foi que nous ne faisons pas de sélection raciale? Peut-on dire de bonne foi que quelqu'un qui a votre physique ou le mien peut arriver ici dans un avion en provenance de Damas et, toutes choses restant égales par ailleurs, susciter le même intérêt que quelqu'un qui n'a pas le même physique que vous et moi?

M. Elcock: Le profilage racial est une action entièrement fondée sur des considérations raciales lorsque c'est uniquement la couleur de la peau ou la religion qui éveillent des soupçons. Pour notre organisme, il est un fait que la couleur de la peau et la religion ont leur importance. Nous considérons toute une gamme de facteurs. Quelqu'un peut nous intéresser non seulement à cause de sa religion, ou peut-être pas à cause de sa religion. Une personne peut se présenter comme chrétien de naissance ou par conversion, mais si elle a fréquenté une certaine école à une certaine période dans une certaine partie du monde, elle peut

to us. Even Caucasians originally from Canada or the United States could be of concern. It is a range of information that causes people to be of concern to us; not their skin colour or religion specifically.

Senator Banks: Further to Senator Forrestall's last question, we will be going to Washington soon and meeting with people such as Secretary Rumsfeld and General Myers and even the closest advisers to Ms. Rice. It is my observation that those people have a good handle on the facts about Canada. They appreciate that we are good friends but that sometimes our priorities are not exactly the same.

However, we will meet with many other people — members of Congressional committees and state representatives — who are perhaps less knowledgeable than we would like them to be about Canada's reasons for doing certain things. When we go, we will try — as we always do — to present and to represent Canada's interests. Part of that effort will be countering what we believe to be wrong perceptions on their part. One such perception is the high proportion of refugees who used to come to Canada from the United States.

Talk to us for a minute about things on which you could forewarn us, forearm us or, help us in that job.

Mr. Elcock: I am not sure what I could offer. Honourable senators know the problem as well as I would know it. There are false perceptions in the United States. The reasons for those perceptions may be lost in the midst of various newspaper articles or appearances before a Senate or Congressional committee by people representing a particular point of view. There are perceptions of the situation in Canada that can make life complicated. The challenge is simply to dispel those perceptions when we go there.

It may be easier for us because we deal with certain agencies that may have a better understanding of the nature of the problems that they face. I suspect there is probably a larger challenge in dealing with congressmen and senators on the other side of the border.

Senator Smith: Mr. Elcock, this is the first time CSIS has been before us since I joined this committee. To ensure that I have the fundamentals straight, I want to go back to basics and to the genesis. I recall the commissions that preceded the establishment of CSIS. I knew Mr. Justice MacDonald quite well. I was in Parliament in the early 1980s when this legislation went through.

If we are talking about the raison d'être of CSIS, it then had a very heavy Cold War emphasis, among other things. It was not quite the paranoia of Igor Gouzenko, but I remember being on a particular mission to the Soviet Union in 1982.

By coincidence, I was in Russia on a business trip in the fall of 1989 when the whole thing was collapsing. Over a couple of weeks, I was in Moscow, Leningrad and Estonia. The wall was starting to come down and we caught a bit of that on CNN

devenir préoccupante pour nous. Même des Caucasiens originaires du Canada ou des États-Unis peuvent être préoccupants. C'est toute une gamme de renseignements qui rendent les gens préoccupants, et non pas particulièrement leur couleur ou leur religion.

Le sénateur Banks: Pour compléter la dernière question du sénateur Forrestall, nous devons nous rendre prochainement à Washington et rencontrer des personnalités comme le secrétaire Rumsfeld et le général Myers, ainsi que les plus proches conseillers de Mme Rice. Je considère que ces personnes ont une bonne idée de la réalité du Canada. Elles considèrent que nous sommes de bons amis mais que parfois, nos priorités ne concordent pas exactement.

Nous allons aussi rencontrer bien d'autres gens, des membres de comités du Congrès et des représentants des États, qui ne sont peut-être pas aussi bien renseignés que nous le souhaiterions sur les motivations du Canada. Pendant ce séjour, nous allons essayer, comme nous le faisons toujours, de présenter et de représenter les intérêts du Canada. Nous nous efforcerons notamment de contrer ce que nous considérons comme de fausses impressions de la part des Américains. On peut citer, parmi ces fausses impressions, la quantité de réfugiés qui sont venus au Canada depuis les États-Unis.

Parlez-nous un instant de ce que nous devrions savoir et qui peut nous préparer à ces rencontres.

M. Elcock: Je ne suis pas certain de ce que je peux vous dire à cet égard. Les honorables sénateurs connaissent le problème aussi bien que moi. Il y a de fausses impressions aux États-Unis. Parfois, leur origine se perd dans un fouillis d'articles de journaux ou de témoignages présentés devant un comité du Sénat ou du Congrès par des témoins qui défendaient des intérêts particuliers. Certains Américains ont l'impression que la situation canadienne peut leur compliquer la vie. Pour nous, le défi consiste à dissiper ces fausses impressions.

Cela peut être plus facile pour nous, parce que nous avons affaire à certains organismes qui ont parfois une meilleure compréhension de la nature des problèmes auxquels ils sont confrontés. Je suppose qu'il est plus difficile de convaincre un membre du Congrès ou un sénateur des États-Unis.

Le sénateur Smith: Monsieur Elcock, c'est la première fois que le SCRS comparait devant ce comité depuis que j'en fais partie. J'aimerais revenir sur les choses les plus élémentaires pour m'assurer de les avoir bien comprises. Je me souviens des commissions qui ont précédé la création du SCRS. Je connaissais bien le juge MacDonald. J'étais au Parlement au début des années 80 lorsque la loi a été adoptée.

Si nous voulons parler de la raison d'être du SCRS, on insistait beaucoup, à l'époque, sur la guerre froide. Ce n'était pas tout à fait la paranoïa d'Igor Gouzenko, mais je me souviens d'avoir participé à une mission en Union soviétique en 1982.

Il se trouve que j'étais encore en Russie pour affaires à l'automne 1989, quand tout l'édifice communiste s'est effondré. En l'espace de quelques semaines, je suis allé à Moscou, à Leningrad et en Estonie. Le mur de Berlin a commencé à céder, et

through surreptitious means. They were not quite dancing in the streets because they were not sure it was for real, but I never saw such big grins on the faces of people in Estonia. They looked very different from the people in Moscow.

The 1990s must have been quite a period of adjustment for CSIS. It took a while before it was clear that the wall really was falling down and that the Cold War was over and that this was for real. There must have been some fundamental rationalization on what CSIS would be all about. Can you tell us about that? The same thing must have happened after September 11. It seems to me you have been through two big transitions. What can you tell us about that to give us a better feel for your organization?

Mr. Elcock: I am not sure I would characterize it that way.

There is no question that, as the Cold War ended, there was a perception in the intelligence community, and perhaps even stronger beyond the intelligence community, that somehow the world had fundamentally changed. It seemed we would no longer need spy agencies or intelligence agencies. I think it was the President of the United States who described the world at the time as becoming "a kinder, gentler place."

Mr. Elcock: Unfortunately, that reality did not come to be. From a counterintelligence point of view, the number of intelligence agencies around the world and their freedom to function increased over time. Indeed, I think there are more intelligence agencies out there doing their own thing now than there were in the days of the Cold War. One might almost wish sometimes for the order of the Cold War. At least there were people telling the others what to do.

Now it is more complicated even in the counter-intelligence world. In truth, even as early as 1984, CSIS was beginning to move in the direction of counterterrorism because that was around the time of the downing of Air India. That was when counterterrorism became an important issue for CSIS and that has been progressive. Concern about counterterrorism, and in particular, concern about the threats from al-Qaeda and from other Sunni big terrorist organizations did not come from September 11. That came some years before that, and had been our major area of investigation for some years before September 11. There is no question that September 11 intensified that investigation, but the reality is it started before that.

Senator Smith: There must be personal security checks for government employees. Do you have any idea what percentage of the manpower that function might occupy?

Mr. Elcock: We have a specific branch — security screening — that does that for the government in respect of refugee clearances and so forth. In a sense, that feeds into the wider organization. If a further investigation is required of a government employee, it means someone in Nova Scotia must ask questions.

Senator Smith: Is this a couple of hundred people?

nous l'avons appris en regardant subrepticement CNN. Les gens ne dansaient pas vraiment dans les rues, car ils n'étaient pas certains de la réalité des événements, mais je n'ai jamais rien vu de tel que les mines des Estoniens, qui étaient bien différentes de celles de Moscovites.

Les années 90 ont certainement constitué une période de rajustement pour le SCRS. Il a fallu un certain temps avant que l'on sache avec certitude que le mur s'écroulait et que la guerre froide était finie pour de bon. On a dû alors procéder à une remise en question du SCRS. Est-ce que vous pouvez nous en parler? Il a dû se produire la même chose après le 11 septembre. Je suppose que vous êtes passés par deux grandes périodes de transition. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet, pour mieux nous faire connaître votre organisme?

M. Elcock: Je ne suis pas certain que l'on puisse présenter les choses de cette façon.

Il n'est pas douteux qu'à la fin de la guerre froide, le milieu du renseignement a pris conscience du fait que le monde avait fondamentalement changé. Cette prise de conscience s'est faite aussi dans d'autres milieux. On a eu l'impression que les organismes d'espionnage ou de renseignement allaient devenir inutiles. Je crois que c'est le président des États-Unis qui a dit, à l'époque, que le monde allait devenir plus gentil.

M. Elcock: Malheureusement, ce n'est pas ce qui s'est produit. Du point de vue du contre-espionnage, les organismes de renseignement sont devenus plus nombreux et ont acquis une plus grande liberté d'action. Je pense même qu'actuellement, ces organismes sont plus nombreux que pendant la guerre froide. On en viendrait presque à regretter l'ordre qu'imposait la guerre froide. Il y avait au moins certaines personnes qui disaient aux autres ce qu'elles avaient à faire.

Aujourd'hui, tout est plus compliqué, même dans le monde du contre-espionnage. En vérité, dès 1984, le SCRS a commencé à s'orienter vers la lutte antiterrorisme car c'est à cette époque que s'est produit l'attentat contre l'avion d'Air India. C'est alors que la lutte antiterrorisme a pris une importance croissante pour le SCRS. Le souci de contrer le terrorisme et, en particulier, les menaces d'al-Qaïda et les autres organismes terroristes sunnites ne datent pas du 11 septembre. Il est apparu plusieurs années plus tôt et c'est alors devenu l'un de nos grands sujets d'enquête. Il n'est pas douteux que le 11 septembre a ravivé nos investigations, mais concrètement, elles avaient commencé bien avant.

Le sénateur Smith: Les employés du gouvernement font l'objet d'une vérification de sécurité personnelle. Avez-vous une idée de la proportion de vos effectifs qui se consacrent à cette tâche?

M. Elcock: Nous avons un service, la direction du filtrage de sécurité, qui s'en occupe pour le gouvernement, qui délivre les autorisations de sécurité des réfugiés, etc. En un sens, cette fonction s'intègre aux autres fonctions de l'organisme. S'il faut approfondir une enquête sur un employé du gouvernement, quelqu'un peut être amené à poser des questions en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Smith: S'agit-il de quelques centaines d'agents?

Mr. Elcock: I cannot remember the number of people at security screening. It is a smaller portion than less than one-third of the organization. The reality of much of that work now is that much of it is electronic rather than paper driven. In a sense, the number of people we actually use to do that has fallen, rather than grown. However, our responsibilities in that respect have grown broader as we have taken over responsibility for screening nuclear institutions in some provinces.

Senator Smith: Would the counterterrorism be the biggest percentage of manpower?

Mr. Elcock: About two-thirds of the operational resources would go to counterterrorism. Part of what happens in security screening is to look at a first line of defence in dealing with people who are trying to get into the country who may be of concern. To keep people out is as important to counterterrorism as investigating someone who is here.

Senator Smith: I have noted sections 14 and 15 of the act that authorize the service to provide security assessments on immigration applicants. Do you do them in the overseas countries where they apply from, or is it all done here?

Mr. Elcock: Some would be done here. Clearly, most of that would happen here in the case of somebody who is applying for security clearance in the government. In the case of somebody coming in from abroad, we might do interviews and look for the collection of information abroad because the individual is abroad.

Senator Smith: With regard to the refugee issue, I had this experience 23 years ago when the government in Chile fell. It was also around the time that the Joe Clark government fell. That government had put in a visa requirement for visitors from Chile to Canada because they were of the view that the bulk of them who were claiming refugee status were really economic refugees who wanted to jump to the front of the line by using that route. When the Trudeau government came back in, the minister had to decide whether to leave that visa requirement in place or lift it. I was sent to Chile to talk to many people, including the Communists and other embassies, and, most importantly, our own personnel. They thought that of those who were applying for refugee status, only a small percentage was bone fide. In fact, virtually everyone we talked to in Chile expressed a concern about what could be done to help those who left to be able to go back with impunity to have things the other way around.

Would it be fair to say that your investigations would not get into whether or not these were bona fide refugee claimants, but focus instead on whether there is a security concern? You concern is whether the individual is involved in terrorism rather than somebody who cannot meet the normal criteria of the point system because of occupation or language skills or whatever, and prefers to sort of jump to the front of the queue by going the refugee route? It is my impression you do not look at that issue. You leave that up to immigration. You focus on the security and, perhaps, terrorism aspects. Is that reasonably fair?

M. Elcock: Je ne me souviens pas des effectifs du filtrage de sécurité. C'est moins d'un tiers de l'organisme. En réalité, ce travail se fait beaucoup plus par des moyens électroniques que sur papier. C'est pourquoi le nombre d'agents qui s'y consacrent a diminué. Cependant, nos responsabilités en la matière se sont élargies, puisque nous devons assurer le filtrage de sécurité des installations nucléaires de certaines provinces.

Le sénateur Smith: Est-ce que la lutte antiterrorisme accapare la plus grande partie de vos effectifs?

M. Elcock: Environ deux tiers des ressources opérationnelles y sont consacrées. Le filtrage de sécurité constitue une première ligne de défense entre les personnes préoccupantes qui essaient de s'introduire au Canada. Pour lutter contre le terrorisme, il est aussi important d'empêcher l'accès au territoire à certaines personnes que de faire enquête sur d'autres personnes qui se trouvent au Canada.

Le sénateur Smith: J'ai remarqué les articles 14 et 15 de la loi qui autorisent le service à fournir des évaluations de sécurité concernant des candidats à l'immigration. Est-ce que vous les faites dans le pays où ils présentent leur demande, ou est-ce que tout est fait ici?

M. Elcock: Une partie des évaluations sont faites ici. C'est notamment le cas pour ceux dont le gouvernement exige une autorisation de sécurité. Dans le cas d'une personne qui arrive de l'étranger, nous faisons parfois des entrevues et de la collecte de renseignements à l'étranger, dans le pays d'origine de cette personne.

Le sénateur Smith: En ce qui concerne la question des réfugiés, j'ai fait cette expérience il y a 23 ans, au moment de la chute du gouvernement chilien. C'est aussi à cette époque que le gouvernement de Joe Clark est tombé. Ce gouvernement avait imposé un visa aux Chiliens qui visitaient le Canada, car il considérait que la plupart des Chiliens qui revendiquaient le statut de réfugié étaient en réalité des réfugiés économiques qui tentaient ainsi de dépasser la file d'attente. Lorsque le gouvernement Trudeau est revenu au pouvoir, le ministre a dû décider s'il devait maintenir ou lever cette exigence de visa. J'ai été envoyé au Chili où j'ai rencontré bien du monde, notamment des agents de plusieurs ambassades, y compris de pays communistes, et surtout, nos propres agents. Ils considéraient que seule une petite partie des demandeurs du statut de réfugié étaient de bonne foi. En fait, presque tous ceux à qui nous avons parlé au Chili se sont dit préoccupés de ce que l'on pouvait faire pour aider les Chiliens expatriés à regagner leur pays en toute impunité.

Est-ce qu'on peut dire que vos enquêtes ne portent pas sur la bonne foi des demandeurs du statut de réfugié et se concentrent plutôt sur les questions de sécurité? Vous voulez savoir si le demandeur s'est livré au terrorisme, et non pas s'il est incapable de réunir les points nécessaires à cause de sa profession ou de ses compétences linguistiques, ni s'il essaie d'éviter la file d'attente en demandant le statut de réfugié. J'ai l'impression que vous ne considérez pas ces éléments. Vous les laissez aux soins des services de l'immigration et vous vous concentrez sur la sécurité et la lutte antiterrorisme. Est-ce bien exact?

Mr. Elcock: That is correct. There are other things, we would be looking for, but that is essentially accurate.

Senator Smith: Other than the personnel security checks and the role you play with regard to some immigration matters, are there any other spheres of activity that we have not touched on that we should be aware of?

Mr. Elcock: In terms of screening?

Senator Smith: In terms of what your people do.

Mr. Elcock: I think I have tried to describe some of the others. We are an operational agency. We collect intelligence in respect of threats to the security of Canada, and that means counterterrorism, counter-intelligence and counter-proliferation and a certain amount of interest in transnational criminal activities. There are a variety of activities we would have people looking at.

Senator Smith: We have been hearing from the media about container ships carrying hundreds of stolen cars and they are shipped out of the country with apparent total impunity. When we were in Vancouver, we talked to the former head of the disbanded port police, and he acknowledged that he knew some of it went on, but they had no handle on it. The Coast Guard earlier tonight said that they had not seen any suspicious activity.

Would you ever be informed of this? Have you heard about this issue or does it fall between all the cracks? It is staggering to me that you can have container ships coming out of Montreal, particularly, just packed full of stolen cars and no one is stopping it. Would you ever hear about this or pick up information?

Mr. Elcock: If we received any information about that kind of activity, we would provide it to the police. It would be essentially be an organized-crime problem, most likely for the RCMP or possibly for one of the larger municipal forces, or one of the provincial forces across the country for them to investigate.

Occasionally, when we have information of that kind, we pass it on to police. The same would be true of information related to drugs; we would pass that on to the police, as well.

Senator Smith: If we are ever talking to the Montreal police, I will ask them about this.

Senator Forrestall: Could you inform us about the elevated threat in the United States? I guess it has been, or is about to be, downgraded. Can you comment why there was not a parallel voice about threat here in Canada?

Mr. Elcock: I had not heard that the threat level in the United States was about to be downgraded. If it is, I am sure you are right.

I have said on a number of occasions that as a country we are not immune to a threat of terrorism. I do not think there is much doubt that the United States is the primary target of the groups associated with al-Qaeda and al-Qaeda itself. That said — as

M. Elcock: C'est exact. Il y a d'autres éléments que nous considérons, ce que vous venez de dire est assez juste.

Le sénateur Smith: À part les vérifications de sécurité et vos activités sur les questions d'immigration, y a-t-il d'autres sphères d'activité dont vous n'avez pas parlé et que nous devrions connaître?

M. Elcock: En ce qui concerne le filtrage?

Le sénateur Smith: En ce qui concerne des activités de vos agents.

M. Elcock: Je pense vous avoir décrit les autres activités. Nous sommes un organisme opérationnel. Nous faisons du renseignement concernant les menaces à la sécurité du Canada, c'est-à-dire du contre-terrorisme, du contre-espionnage, de la lutte contre la prolifération et du renseignement sur les activités criminelles transnationales. Nos agents s'intéressent à toutes sortes d'activités.

Le sénateur Smith: Les médias ont parlé de porte-conteneurs qui transportent des centaines de voitures volées que l'on exporte ainsi apparemment en toute impunité. À Vancouver, nous avons rencontré l'ancien chef de la police du port, qui n'existe plus, et il a reconnu qu'il était plus ou moins au courant de ce trafic, mais qu'il n'y pouvait rien. Ce soir même, les gens de la Garde côtière ont dit qu'ils n'avaient constaté aucune activité suspecte.

Avez-vous été informé de ce trafic? Avez-vous entendu parler de la question ou est-ce qu'elle vous a totalement échappée? Il me semble inconcevable que des porte-conteneurs puissent quitter particulièrement le port de Montréal avec une pleine charge de voitures volées sans que personne ne puisse les empêcher. Avez-vous des renseignements à ce sujet.

M. Elcock: Si nous recevons des renseignements sur ce genre d'activités, nous les transmettons à la police. C'est essentiellement un problème concernant le crime organisé, qui intéresse la GRC ou les polices municipales ou provinciales, qui vont devoir enquêter.

À l'occasion, lorsque nous recevons ce genre de renseignement, nous le transmettons à la police. Il en va de même de l'information concernant la drogue, que nous transmettons également à la police.

Le sénateur Smith: Si nous rencontrons des agents de la police de Montréal, je les interrogerai à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: Pouvez-vous nous parler du niveau élevé de menace aux États-Unis? Je crois qu'on l'a fait baisser d'un cran, ou qu'on va le faire. Pouvez-vous nous dire pourquoi on ne parle pas ainsi de menaces au Canada?

M. Elcock: Je n'avais pas entendu dire que le niveau de menace aux États-Unis était sur le point de baisser. Si c'est bien le cas, je suis sûr que vous avez raison.

J'ai dit à plusieurs reprises que notre pays n'est pas à l'abri de la menace terroriste. Il ne fait guère de doute que les États-Unis sont la cible principale d'al-Qaïda et des groupes du même ordre. Cela étant dit, on a pu constater à Bali que les Américains

people found out in Bali — it is not only Americans who are targeted, and not only Americans who may be killed in the process.

There are reasons for Canada to be concerned. Whether or not we need to have exactly the same system as the United States has with its threat level warnings, different colours and so on, is another a question. If, indeed, we had specific intelligence about a threat in Canada, we would provide that for law enforcement and elected officials to take the decisions as to what level of security should be provided for any particular place, person or whatever that was threatened.

Absent that, the question is: What is the appropriate level of security at any particular point in time? That is based on the nature of the information we might have on the generic level of threat. There is no doubt in the last period of time that it has been somewhat elevated. Again, it would be for ministers and law enforcement agencies to decide whether the security in place was sufficient given the level of threat, or if it needed to be upgraded. They would make that judgment and provide whatever information should be provided to the public.

Senator Forrestall: To the degree that there is a sense of parallel, do you agree that you cannot easily separate our two situations?

Mr. Elcock: Do you mean between the United States and us?

Senator Forrestall: Yes.

Mr. Elcock: There is no question that the primary target of al-Qaeda and its associated organizations is, indeed, the United States and United States' interests.

Senator Forrestall: It was not a question, then, of our being afraid to cry wolf that we did not elevate —

Mr. Elcock: I am not sure I would want to characterize the American situation as crying wolf. Certainly, they have followed a practice of providing a great deal of information. In some cases that has created some difficulty.

Senator Forrestall: It seems to me that al-Qaeda has done a good job of scaring most of us just by opening its mouth or waving.

How often would a CSIS agent be called out to a border point to conduct a more in-depth interview, if you would, with a potential immigrant or refugee claimant?

Mr. Elcock: It would be as required. In some cases, we have people close to the border. We have a regional office in Windsor. We are opening another one elsewhere in Ontario. We would have people there on call all the time. In other cases, we would have to get somebody from one of our offices to the border point. We go as needed and as soon as we get a call from Immigration.

Senator Forrestall: It is a daily part of your overall routine, then?

Mr. Elcock: Yes, it is.

Senator Forrestall: It is not an exaggerated one, then?

n'étaient pas les seuls à être visés ni à être victimes des terroristes.

Le Canada a des motifs d'inquiétude. Reste à savoir s'il doit ou non se doter d'un système semblable à celui des États-Unis en ce qui concerne les avis sur le niveau des menaces, les différentes couleurs, etc. Si nous avions des renseignements concernant une menace au Canada, nous en ferions part aux autorités policières et aux représentants élus qui devraient décider du niveau de sécurité à assurer dans les endroits ou auprès des personnes visées par la menace.

À part cela, on doit toujours s'interroger sur le niveau approprié de sécurité du moment. Tout dépend de la nature de l'information dont nous pouvons disposer sur le niveau générique de menace. Il est certain que ces derniers temps, ce niveau était assez élevé. Encore une fois, il appartient aux ministres et aux autorités policières de déterminer si les mesures de sécurité en place sont suffisantes compte tenu du niveau de menace, ou s'il y a lieu de les renforcer. C'est à eux d'en décider et de communiquer l'information pertinente à la population.

Le sénateur Forrestall: Dans la mesure où un certain parallèle existe entre les deux pays, reconnaissez-vous qu'il n'est pas facile de distinguer les deux situations?

M. Elcock: Voulez-vous parler des États-Unis et du Canada?

Le sénateur Forrestall: Oui.

M. Elcock: Il n'est pas douteux que ce sont les États-Unis et les intérêts des États-Unis qui sont la cible principale d'al-Qaïda et de ses organismes affiliés.

Le sénateur Forrestall: Dans ce cas, il n'y avait pas à craindre de se faire reprocher de crier au loup si nous n'avons pas émis...

M. Elcock: Je ne considère pas que les autorités américaines crient au loup. Elles ont effectivement l'habitude de donner beaucoup de renseignements. Dans certains cas, cela peut créer des difficultés.

Le sénateur Forrestall: Il me semble qu'al-Qaïda a bien réussi à nous faire peur rien que par ses paroles et gestes.

Avec quelle fréquence un agent du SCRS serait-il appelé à un point frontalier pour faire une entrevue plus approfondie avec un immigrant éventuel ou un demandeur du statut de réfugié?

M. Elcock: C'est selon les nécessités. Dans certains cas, nous avons du personnel près de la frontière. Nous avons un bureau régional à Windsor. On va en ouvrir un autre ailleurs en Ontario. À ces endroits, nous avons toujours du personnel en disponibilité. Dans d'autres cas, il faudrait que quelqu'un de nos bureaux se rende sur les lieux. Nous répondons dès que nous recevons un appel de CIC.

Le sénateur Forrestall: Donc cela fait partie de vos activités quotidiennes?

M. Elcock: Oui.

Le sénateur Forrestall: Cette activité ne vous occupe pas de façon exagérée?

Mr. Elcock: No.

Senator Forrestall: At any one time, approximately how many of these refugee claimants have their locations, activities and associates monitored by CSIS? Do you do that as a matter of policy? In other words, if you are doing some work with respect to someone, do you keep a special tab on his or her whereabouts?

Mr. Elcock: If refugee claimants are arriving and claiming refugee stats, we will be looking at them from the point of view of trying to provide CIC with our best judgment on whether the individual is a problem or not. If someone comes to our attention in the course of our investigations — even if he or she is a refugee claimant — we would only be able to investigate them to the extent they fell within the provisions of the CSIS Act and were regarded as a threat to the security of Canada. If that were the case, they would become a target of the service, depending on the level of their activities and their connections.

With regard to the numbers, I will not comment on the number of people beyond what I have said in the past. As a rough guide, even in our counterterrorism investigations, we are probably targeting on an average basis some 350 people. However, they would be a wide variety of individuals; some would be refugees and some would not be refugees.

Senator Forrestall: I do not worry too much about the 25,000 figure, but I do worry about the 300 or 400. That is the urgency and the importance of that response. Hence, the question: Do you keep a particular tab on them?

Mr. Elcock: People who are of more concern to us get more attention than those who are of less concern. We have different ways of keeping tabs on people.

Senator Forrestall: I bet you do.

How serious a threat to North American security is this policy of letting thousands of refugee claimants live unsupervised in Canada while their refugee claim is being adjudicated?

Mr. Elcock: You are taking me into a question of policy that I suspect is better answered by someone else.

Senator Forrestall: I am calling on your vast experience and knowledge.

Mr. Elcock: Honourable senators, our job is to look at people in the stream whom we can identify as a threat to the security of Canada and investigate them. That would be a small fraction of those 25,000 people.

Senator Forrestall: With respect to those 300 or 400 people, how would you then target or separate brand “X” from brands “Y” and “Z”?

Mr. Elcock: I am not sure I understand the question.

Senator Forrestall: If there are 25,000 people out there whose claims are being processed, and there are 300 or 400 of that 25,000 on whom you might wish to keep a fairly close tab, it is those 300

M. Elcock: Non.

Le sénateur Forrestall: Il y a combien de demandeurs du statut de réfugié dont les activités et les associés sont surveillés par le SCRS? Est-ce que cela fait partie de vos responsabilités? Autrement dit, si vous avez un dossier sur quelqu'un, est-ce que vous surveillez de façon particulière ses allées et venues?

M. Elcock: Dans le cas de ceux qui arrivent ici et demandent le statut de réfugié, nous essayons de dire à CIC si oui ou non nous jugeons qu'ils représentent des cas problèmes. Si, dans le cadre de nos enquêtes, nous constatons un tel cas — même s'il s'agit d'un demandeur du statut de réfugié —, nous ne pourrions faire enquête que dans la mesure où la personne est visée par les dispositions de la Loi sur le SCRC et est considérée comme une menace à la sécurité du Canada. Dans un tel cas, la personne serait ciblée par le service, selon l'importance de ses activités et liens.

Pour ce qui est des chiffres, je ne peux pas dire davantage que ce que j'ai déjà dit. Même en ce qui concerne nos activités de lutte contre le terrorisme, on cible en moyenne 350 personnes. Cependant, il s'agit de tout un éventail de personnes, dont certaines sont des réfugiés, et d'autres pas.

Le sénateur Forrestall: Ce ne sont pas les 25 000 qui m'inquiètent, mais plutôt les 300 ou 400. L'intervention dans ce cas est urgente et importante. Est-ce que vous les tenez à l'oeil de façon particulière?

M. Elcock: On prête plus d'attention aux gens qui nous inquiètent le plus qu'à ceux qui nous inquiètent moins. La surveillance se fait de différentes façons.

Le sénateur Forrestall: Je n'en doute pas.

Dans quelle mesure la politique qui permet à des milliers de demandeurs du statut de réfugié de vivre au Canada sans surveillance en attendant une décision sur leur demande représente-t-elle une menace à la sécurité de l'Amérique du Nord?

M. Elcock: Vous me posez une question de politique qui s'adresse davantage à quelqu'un d'autre.

Le sénateur Forrestall: Je fais appel à votre vaste expérience et à vos connaissances très importantes.

M. Elcock: Honorables sénateurs, notre rôle est de faire enquête sur ceux que nous identifions comme une menace à la sécurité du Canada. Il s'agit d'une très faible proportion de ces 25 000 personnes.

Le sénateur Forrestall: Dans le cas des 300 ou 400 personnes, comment distinguez-vous entre les différentes catégories, mettons X, Y et Z?

M. Elcock: Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question.

Sur les 25 000 demandeurs, il y en a 300 ou 400 que vous ciblez. C'est ce groupe qui m'inquiète. Par rapport à ce groupe, est-ce que le SCRS voudrait que la politique du gouvernement

or 400 about who I am concerned. With respect to those 300 or 400, would CSIS like to see a change in government policy that would require their detention or retention until such time as your work is completed?

Mr. Elcock: Honourable senators, I assume that if we advised CIC that an individual was of real concern to us because of something that we knew about the individual, they would probably hold that person. They do have the capacity to do that. In a case where we do not have enough information to allow them to make that decision, or the information is equivocal, they may have to take the decision to release the individual. At the end of the day, that is up to them.

Once somebody has joined the general population, people come to our attention because of their activities. We do target people who come within the definition of a threat to the security of Canada. We are actively looking at people we know to be adherents of a specific group. Building a picture is what intelligence agencies, as distinct from police agencies, do. We are in the business of trying to build a complete picture of an organization, its organizational presence in Canada and the individuals connected with it, out to the limits of that organization. In that way, we have a sense of who is there, what they are doing and what their connections are here and elsewhere.

Senator Forrestall: Has your organization been able to unearth intelligence that would lead you to believe that North Korea and Iraq — one or the other or both — have the means or have at hand weapons of potential mass destruction?

Mr. Elcock: I am not sure I can go further at this stage, honourable senators, other than to say that, clearly, the activities of North Korea give a number of countries, including Canada, some considerable concern in terms of activities with respect to weapons of mass destruction. We would have some interest in the activities of that government.

Senator Forrestall: I would hate to be in the path of these instruments of mass destruction.

Thank you for coming and for your candidness. I appreciate it.

Senator Banks: Mr. Elcock, without naming them or the part of the world from which they come, are there organizations that are not on the list that you would like to see on the list?

Mr. Elcock: Which list are you referring to?

Senator Banks: The list of organizations that are banned in Canada.

Mr. Elcock: You are referring to the list under Bill C-36?

Senator Banks: Yes.

soit modifiée pour permettre leur détention jusqu'à ce que votre enquête soit terminée?

M. Elcock: Honorables sénateurs, je suppose que si nous disions à CIC que nous avions beaucoup d'inquiétude au sujet d'un particulier, CIC mettrait probablement cette personne sous garde. Elle peut faire ça. Si nous n'avons pas suffisamment d'information ou si nos informations sont équivoques, CIC devra peut-être décider de libérer la personne. En bout de ligne, la décision relève d'elle.

Une fois que quelqu'un est intégré dans la population générale, ce sont ses activités qui attirent notre attention. Nous ciblons ce qui entre dans la définition d'une menace à la sécurité du Canada. Nous surveillons activement des gens qui, d'après nos observations, sont membres d'un groupe précis. Contrairement à la police, les agences de renseignement ont le mandat de mettre au point une image complète d'un organisme, sa présence organisationnelle au Canada et les personnes ayant des liens à l'organisation, où qu'elles se trouvent. De cette façon, nous avons une idée des personnes impliquées, de leurs activités et de leurs liens ici et ailleurs.

Le sénateur Forrestall: Votre service a-t-il pu dénicher des renseignements qui vous font croire que la Corée du Nord et l'Irak — l'un ou l'autre ou les deux ont déjà ou ont la possibilité d'avoir des armes de destruction massive?

M. Elcock: Je ne peux pas vous en dire davantage en ce moment, honorables sénateurs, si ce n'est qu'il ne fait aucun doute que les activités de la Corée du Nord en ce qui concerne les armes de destruction massive préoccupent considérablement plusieurs pays, dont le Canada. Nous nous intéressons aux activités de ce gouvernement.

Le sénateur Forrestall: Je ne voudrais pas être visé par ces armes de destruction massive.

Merci d'être venu et merci de votre franchise. Je vous en suis reconnaissant.

Le sénateur Banks: Monsieur Elcock, sans les nommer, ni la région du monde d'où elles proviennent, y a-t-il des organisations qui ne figurent pas sur la liste que vous souhaiteriez avoir sur la liste?

M. Elcock: Vous faites allusion à quelle liste?

Le sénateur Banks: La liste des organisations qui sont interdites au Canada.

M. Elcock: Vous parlez de la liste prévue dans le projet de loi C-36?

Le sénateur Banks: Oui.

Mr. Elcock: We have a role to play in that as one of the organizations that can do a report to ministers that may ultimately lead to an organization being put on that list, or prepare evidence that would convince ministers to put a name on the list.

There are two lists at this time. There is a list under UN aegis to which Canada has contributed a number of names of organizations. Any assets in Canada of organizations on that list are frozen. We are currently in the process of trying to move some of the organizations from that list to the Bill C-36 list because the two lists have radically different thresholds. One is a Criminal Code list and the other is under a regulation.

The Chairman: Senator Banks was asking you your batting average.

Mr. Elcock: Our batting average is pretty good, Mr. Chairman. However, particularly because of the criminal law threshold, the process of adding names to the list takes more time than it did to put them on the regulations list.

The Chairman: Mr. Elcock, thank you very much for appearing before us. As always, it was instructive for us. We enjoy exchanging questions and answers with you. We appreciate your assistance in helping us prepare for our trip to Washington. We look forward to meeting you again in the future and having the opportunity to hear your views at that time.

The Chairman: The public portion of this meeting is adjourned. The meeting will continue in camera.

The committee continued *in camera*.

M. Elcock: Notre rôle est le suivant: Nous sommes un des organismes qui peut faire rapport aux ministres ou rassembler des preuves pour convaincre les ministres de décider d'inscrire une organisation sur la liste.

Il y a deux listes en ce moment. Il y en a une sous l'égide de l'ONU à laquelle le Canada a fourni plusieurs noms d'organisations. Les actifs au Canada des organisations qui figurent sur cette liste sont gelés. Nous sommes en train de déplacer certains noms d'organisations qui figurent sur cette liste à la liste prévue dans le projet de loi C-36, car les deux listes ont des critères radicalement différents. Une liste relève du Code criminel, alors que l'autre relève d'un règlement.

Le président: Le sénateur Banks voulait savoir combien de fois vous réussissez à convaincre les ministres.

M. Elcock: Assez souvent, monsieur le président. Cependant, surtout à cause du critère du Code criminel, ajouter des noms à la liste prend plus de temps qu'avec le critère d'un règlement.

Le président: Merci beaucoup de votre témoignage. Comme toujours, nous avons appris des choses. Nous aimons bien nos entretiens avec vous. Nous vous remercions de votre aide à préparer notre voyage à Washington. Nous avons hâte de vous revoir et d'entendre vos opinions à cette occasion.

Le président: La séance est levée. Nous allons poursuivre nos travaux à huis clos.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, February 10, 2003

From Canada Customs and Revenue Agency:

Mr. Denis Lefebvre, Assistant Commissioner, Customs Branch;

Mr. Earle Warren, Director General, Major Projects Design and Development Directorate, Customs Branch;

Mr. Mark Connolly, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Customs Branch.

From the Department of Health Canada:

Dr. Ron St. John, Executive Director, Centre for Emergency Preparedness and Response.

Monday, February 17, 2003

From the Canadian Coast Guard:

Mr. Sylvain Lachance, A/Director General, Fleet;

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs.

From the Canadian Security Intelligence Service:

Mr. Ward Elcock, Director.

TÉMOINS

Le lundi 10 février 2003

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

M. Denis Lefebvre, sous-commissaire, Direction générale des douanes;

M. Earle Warren, directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration des grands projets, Direction générale des douanes;

M. Mark Connolly, directeur général, Direction de la contrebande et des services de renseignements, Direction générale des douanes.

Du ministère de la Santé du Canada:

Dr Ron St. John, directeur exécutif, Centre de mesures et d'interventions d'urgence.

Le lundi 17 février 2003

De la Garde côtière canadienne:

M. Sylvain Lachance, directeur général intérimaire de la Flotte;

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes.

Du Service canadien du renseignement de sécurité:

M. Ward Elcock, directeur.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, February 24, 2003

Issue No. 11

Thirteenth meeting on:
Examination on the need for a
national security policy for Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 24 février 2003

Fascicule n° 11

Treizième réunion concernant:
L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, February 24, 2003

(21)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 5:10 p.m. in Room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen and Smith, P.C. (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda *in camera*.

At 5:59 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:00 p.m., the committee continued its meeting in public in Room 160-S, Centre Block.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Privy Council Office:

Mr. Ronald Bilodeau, Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the Deputy Prime Minister and Security and Intelligence Coordinator;

Mr. Lawrence Dickenson, Assistant Secretary to the Cabinet, Security and Intelligence.

From Communications Security Establishment:

Mr. Keith Coulter, Chief.

From the Office of the Solicitor General:

Mr. Paul E. Kennedy, Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policing and Security Branch;

Mr. Marc Pilon, Senior Policy Analyst, Security Policy Division, National Security Directorate.

Mr. Bilodeau made a statement, and with Mr. Dickenson, responded to questions.

Mr. Coulter made a statement and responded to questions.

At 7:30 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:35 p.m., the committee resumed its sitting.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 24 février 2003

(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Meighen et Smith, c.p. (7).

Également présents: Du Service de recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire supérieur; le surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison GRC; lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison MDN; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine le futur ordre du jour à huis clos.

À 17 h 59, le comité suspend la séance.

À 18 heures, le comité reprend la séance publique, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à l'étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du Bureau du Conseil privé:

M. Ronald Bilodeau, secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et du renseignement;

M. Lawrence Dickenson, secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement.

Du Centre de la sécurité des télécommunications:

M. Keith Coulter, chef.

Du Bureau du Solliciteur général du Canada:

M. Paul E. Kennedy, sous-solliciteur général adjoint principal, Secteur de la police et de la sécurité;

M. Marc Pilon, analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Direction générale de la sécurité nationale.

M. Bilodeau fait une déclaration et, avec M. Dickenson, répond aux questions.

M. Coulter fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 30, le comité suspend la séance.

À 19 h 35, le comité reprend la séance.

Mr. Kennedy made a statement, and with Mr. Pilon, responded to questions.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- ["Notes for an Appearance by Mr. Ronald Bilodeau", February 24, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 11, "39")
- ["SCONSAD Appearance — 24 February 2003, CCSE Opening Remarks" by Keith Coulter] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 11, "40")
- ["Presentation by Paul E. Kennedy, Senior Assistant Deputy Solicitor General," February 24, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 11, "41")

At 9:10 p.m., the committee suspended its sitting.

At 9:12 p.m., the committee continued its meeting *in camera* in Room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its future agenda.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall, — That the committee delegate to the Chair authority to revise the draft budget to achieve a total budget proposal of \$465,000 for the fiscal year ending March 31, 2004 and, — That the Chair submit same to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The question being put on motion, it was resolved in the affirmative.

At 10:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

M. Kennedy fait une déclaration et, avec M. Pilon, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière à titre de pièces.

- [«Notes pour la comparution de M. Ronald Bilodeau», le 24 février 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 11, «39»)
- [«Comparution Comité sénatorial Sécurité nationale et Défense — le 24 février 2003, déclaration liminaire du CST» de Keith Coulter] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 11, «40»)
- [«Exposé de Paul E. Kennedy, sous-solliciteur adjoint principal,» le 24 février 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 11, «41»)

À 21 h 10, le comité suspend la séance.

À 21 h 12, le comité poursuit sa séance à huis clos dans la salle 160-S (salle de sous-comité) de l'édifice du Centre.

Le comité examine le futur ordre du jour.

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall, — Que le comité donne au président l'autorisation de réviser l'avant-projet de budget afin d'arriver à un budget total de 465 000 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004 et, — Que le président présente cette proposition au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 22 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, February 24, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 5:10 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[English]

The Chairman: This evening the committee continues its briefings on Canada-United States relations in preparation for its trip to Washington to meet with members of Congress and administration officials during the last week in March.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and serve as chair of the committee.

On my immediate right is the deputy chair, the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. He has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator.

Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters, serving on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces. Senator Forrestall has also served as deputy chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and as chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

On my far right is Senator Tommy Banks from Alberta. He is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile entertainers. His television variety program won a Gemini award. As a musician he has received a Juno Award and a Grand Prix du Disque-Canada. He has served as conductor or music director for many international events, such as the Commonwealth Games, the opening ceremonies for Expo 86, and the fifteenth Winter Olympic Games. He continues to work tirelessly on behalf of Canadian performing artists and recently helped to obtain funding for the Calgary Philharmonic. Senator Banks is chair of the Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources. Currently this committee is studying nuclear safety and control.

Beside him is Senator Norm Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications. He also served as adviser to former Premier Davis of Ontario. He studied economics at Acadia University and recently returned there to accept an honorary doctorate in civil law. Senator Atkins has served on many standing committees, including Transport and Communication, Foreign Affairs, and Social Affairs, Science and Technology. He was active in support of Canadian merchant navy veterans and is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs. Currently he serves as chair of

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 24 février 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense s'est réuni aujourd'hui à 17 h 10 pour examiner, et ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le président: Ce soir le comité poursuit ses séances d'information sur les relations entre le Canada et les États-Unis, pour préparer son voyage à Washington où il rencontrera des membres du Congrès et des fonctionnaires de l'administration au cours de la dernière semaine du mois de mars.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et je suis président de ce comité.

Ici à ma droite, je vous présente le vice-président, le distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse, M. Michael Forrestall. Il a été au service de ses électeurs de Dartmouth, depuis 37 ans, d'abord comme leur député à la Chambre des communes et ensuite en tant que leur sénateur.

Tout au long de sa carrière parlementaire, il a suivi de près les dossiers liés à la défense et a fait partie de divers comités parlementaires, y compris le comité spécial mixte créé en 1993 pour étudier l'avenir des Forces canadiennes. M. Forrestall a aussi servi en tant que vice-président du Comité sénatorial permanent du transport et des communications et en tant que président du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports.

À mon extrême droite se trouve le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Il est une figure connue des Canadiens, car c'est un de nos artistes de la scène les plus polyvalents et accomplis. Son émission télévisée de variétés a reçu un prix Gemini. En tant que musicien il a reçu un prix Juno et un Grand Prix du Disque-Canada. Il a servi en tant que chef d'orchestre et directeur musical pour de nombreux événements internationaux, tels que les Jeux du Commonwealth, les cérémonies d'ouverture d'Expo 86, et les quinzièmes Jeux olympiques d'hiver. Il continue de travailler sans relâche pour les intérêts des artistes de la scène canadienne et, récemment, il a aidé à trouver des fonds pour l'Orchestre symphonique de Calgary Philharmonic. Le sénateur Banks est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, lequel se penche présentement sur la sûreté et la réglementation nucléaires.

À côté de lui se trouve le sénateur Norm Atkins, de l'Ontario. Il a été nommé au Sénat en 1986 après avoir oeuvré dans le secteur des télécommunications. Il a également été conseiller de l'ancien premier ministre de l'Ontario Bill Davis. Diplômé en sciences économiques de l'Université Acadia, il y est retourné dernièrement pour recevoir un doctorat honorifique en droit civil. Le sénateur Atkins a siégé à plusieurs comités permanents, dont transport et communications, affaires étrangères, affaires sociales, et science et technologie. Il s'est fait le champion des anciens combattants de la Marine marchande et il siége à notre Sous-

the Senate Conservative Caucus. He is also an active member of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Beside him is Senator Cordy from Nova Scotia. She is an accomplished educator, who has an extensive record of community involvement. She has been a board member of Phoenix House, a member of the judging committee for the Dartmouth Book Awards, and a member of the strategic planning committee of Colby Village Elementary School. Senator Cordy has served on a number of standing committees, including Aboriginal Affairs, Agriculture and Forestry, Banking, Trade and Commerce, and Energy, the Environment and Natural Resources. In addition to serving on our committee, she is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and will now study mental health.

On the opposite side of the table on my far left is Senator David Smith from Ontario. He is a lawyer by training. He is a distinguished practitioner in municipal, administrative and regulatory law. In the 1970s he was elected as councillor and deputy mayor of Toronto. He was a member of the House of Commons from 1980-84 and was Minister of State for Small Business and Tourism in Prime Minister Trudeau's last cabinet and in Prime Minister's Turner's cabinet. In the Senate, he also serves on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and on the Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Finally, we have Senator Michael Meighen from Ontario, a successful lawyer and businessman involved in a wide range of charitable and educational institutions, such as the Salvation Army, the Stratford Festival, and the Prostate Cancer Research Foundation. He is the Chancellor of the University of King's College in Halifax. Senator Meighen has a strong background in defence matters, having served on the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces. He is the chair of our Subcommittee on Veterans Affairs. Currently, this subcommittee is looking at benefits to veterans, especially for injuries received during active service. Senator Meighen is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, which is examining ways to improve corporate governance.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence.

Over the past 18 months we have completed a number of studies. After a seven-month study of major issues facing Canada, we produced in February 2002 a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." Then the Senate asked our committee to examine the need for a national security policy. So far we have released three reports on various aspects of national security: First, "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was issued in September of 2002; second,

comité des anciens combattants. À l'heure actuelle, il est président du caucus conservateur du Sénat. Il oeuvre aussi comme membre du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À côté de lui se trouve le sénateur Cordy, de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice accomplie, avec une longue expérience du travail communautaire. Elle a été membre du Conseil de direction de Phoenix House, membre du jury pour les Dartmouth Book Awards, et membre du Comité de planification stratégique de Colby Village Elementary School. Le sénateur Cordy a siégé au sein de plusieurs comités permanents, y compris les affaires autochtones, l'agriculture et les forêts, les banques, le commerce, et l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles. En plus de siéger au sein de notre comité, elle est un membre permanent du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, de la science et de la technologie qui a récemment publié un rapport historique sur les soins de santé et qui se prépare à étudier la santé mentale.

De l'autre côté de la table à mon extrême gauche se trouve le sénateur David Smith, de l'Ontario. Il est avocat de formation. Il s'est distingué dans la pratique du droit municipal, administratif et réglementaire. Au cours des années 1970, il a été élu conseiller et maire adjoint de Toronto. Il a été député à la Chambre des communes de 1980 à 1984 et ministre d'État à la petite entreprise et le tourisme dans le dernier cabinet du premier ministre Trudeau et dans le cabinet du premier ministre Turner. Au Sénat, il siège aussi au sein du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité permanent du règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Enfin, le sénateur Michael Meighen, de l'Ontario, avocat et homme d'affaires célèbre, il appuie un grand nombre d'oeuvres de bienfaisance et d'établissements d'enseignement, comme l'Armée du salut, le Festival de Stratford, et la Prostate Cancer Research Foundation. Il est également chancelier de l'University of King's College de Halifax. Le sénateur Meighen est un spécialiste des questions de défense, ayant été membre du comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes. Il est le président de notre Sous-comité des anciens combattants. Ce sous-comité étudie actuellement les prestations et soins de santé offerts aux anciens combattants, tout particulièrement pour blessures reçues comme membre de l'armée active. Le sénateur Meighen est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce qui étudie des façons d'améliorer le gouvernance d'entreprise.

Notre comité est le premier comité permanent du Sénat ayant pour mandat d'examiner les questions relevant de la sécurité et de la défense.

Au cours des 18 derniers mois, nous avons fait un certain nombre d'études. Après sept mois, nous avons terminé une étude sur les questions majeures auxquelles le Canada est confronté et avons publié, en février 2002, un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Le Sénat nous a ensuite demandé d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'à présent, nous avons publié trois rapports portant sur divers

...“Update on Canada’s Military Crisis: A view from the Bottom Up,” which was published in November of 2002; and, third, “The Myth of Security at Canada’s Airports,” published in January of 2003.

The committee began its briefings about Canada-United States relations two weeks ago, with the presentation from the Canada Customs and Revenue Agency about Canada and United States border relations and the implementation of the 30-point Smart Border Action Plan. Last week we learned about the role and capabilities of the Canadian Coast Guard and about intelligence issues from the Canadian Security and Intelligence Service.

This evening, we will first hear presentations from the Privy Council Office and the Communications Security Establishment, followed by the Office of the Solicitor General.

These briefings are an essential part of the preparations of the committee for its fact-finding trip to Washington at the end of March.

In Washington we will discuss common security concerns with members of the United States administration and with our Congressional counterparts.

Our witnesses this evening from the Privy Council Office are Mr. Ron Bilodeau, Associate Secretary to the Cabinet and Deputy Minister to the Deputy Prime Minister and Security and Intelligence Coordinator; and Mr. Lawrence Dickenson, Assistant Secretary to the Cabinet, Security and Intelligence. Also appearing with them is Mr. Keith Coulter, Chief of the Communications Security Establishment.

Welcome to the committee, gentlemen. We have met with two of you before. Mr. Bilodeau, it is your first time before us and we are pleased to have you with us.

We understand both Mr. Bilodeau and Mr. Coulter have opening statements. If you would like to proceed, Mr. Bilodeau, the floor is yours.

Mr. Ronald Bilodeau, Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the Deputy Prime Minister and Security and Intelligence Coordinator, Privy Council Office: Mr. Chairman, honourable senators, I am delighted to be here in my capacity as Security and Intelligence Coordinator to discuss with you the issues with respect to the Canada-U.S. security angle as you prepare for your trip to Washington. I hope this trip will be positive and allow for discussions of mutual interest. I myself spent two days in Washington last week and had a number of meetings at the official level. That revealed the Canada-U.S. relationship on security intelligence to be a strong one.

aspects de la sécurité nationale, le premier étant «La défense de l’Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», en septembre 2002. Le deuxième rapport s’intitule: «Pour 130 \$ de plus ... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: Une vue de bas en haut»; il a été publié en novembre 2002. Notre troisième rapport, le plus récent, s’intitule: «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», et a été publié en janvier 2003.

Le comité a entamé ses délibérations sur les relations canado-américaines il y a deux semaines; il a alors accueilli des représentants de l’Agence des douanes et du revenu du Canada qui sont venus nous entretenir des relations à la frontière entre le Canada et les États-Unis et de la mise en œuvre du plan d’action sur la frontière intelligente en 30 points. La semaine dernière, nous avons appris beaucoup de choses sur le rôle et les capacités de la Garde côtière canadienne et sur les questions de renseignement du Service canadien du renseignement de sécurité.

Ce soir, nous entendrons des représentants du Bureau du Conseil privé, du Centre de la sécurité des télécommunications et du Bureau du Solliciteur général du Canada.

Ces séances d’information visent à préparer le comité à la visite d’étude qu’il entreprendra à Washington à la fin mars.

À Washington, nous rencontrerons des représentants de l’administration américaine et nos homologues du Congrès américain pour discuter de questions de sécurité.

Nous accueillons ce soir, du Bureau du Conseil privé, M. Ron Bilodeau, secrétaire associé du Cabinet, et sous-ministre auprès du vice-premier ministre et coordonnateur de la Sécurité et du renseignement; M. Lawrence Dickenson, secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement. Nous accueillons également M. Keith Coulter, chef du Centre de la sécurité des télécommunications.

Bienvenue, messieurs. Nous avons déjà eu le plaisir d’entendre deux d’entre vous. Monsieur Bilodeau, c’est la première fois que vous vous adressez au comité et nous désirons vous souhaiter la bienvenue.

MM. Bilodeau et Coulter ont tous deux des commentaires liminaires. Monsieur Bilodeau, vous pouvez commencer.

M. Ronald Bilodeau, secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et du renseignement, Bureau du Conseil privé: Monsieur le président, membres du comité, en tant que coordonnateur de la sécurité et du renseignement, c’est avec plaisir que je viens discuter avec vous de la relation Canada-États-Unis en matière de sécurité, en préparation pour votre voyage à Washington. J’espère que lors de ce voyage, vous aurez l’occasion de discuter des questions d’intérêt mutuel. J’ai passé deux jours à Washington la semaine dernière et j’ai pu rencontrer des représentants du gouvernement américain. Tout cela démontre bien que les rapports entre ces deux pays au niveau du renseignement et de la sécurité sont très solides.

With me today is Mr. Lawrence Dickenson, Assistant Secretary to the Cabinet for Security and Intelligence, and Mr. Keith Coulter, Chief of the Communications Security Establishment.

I filed copies of my remarks, Mr. Chair, so I will not read them in totality but summarize the highlights. I would like to give you a summary of the intelligence relationship with the United States first, discuss the benefits of that relationship and then allude to some of the challenges we are now facing. At the conclusion of my remarks, we will be pleased to answer questions, and Mr. Coulter will have remarks on the CSE.

[Translation]

The Canadian security and intelligence community is relatively small, particularly as compared to the U.S. community.

The point that I want to stress is that, although we may be small, and clearly we cannot cover the range of issues the U.S. covers, those which we do cover, we do well.

We cannot inform you about all the activities involved in the relations between Canada and the United States concerning security and intelligence, but we can give you a good general overview of our relationship. I think that this relationship is very beneficial. I hope that during your trip you will have an opportunity to confirm this, and that you will have access to a great deal of information.

[English]

In terms of the structure of the intelligence community in Canada, it is important to remember that the Prime Minister, supported by the Privy Council Office, has ultimate responsibility for national security and intelligence matters, a prerogative he exercises by providing direction on key security and intelligence issues. As part of his responsibility, he chairs the meeting of the ministers on security and intelligence. The committee meets at least once a year to establish an intelligence priority framework for the security and intelligence community, including foreign and defence priorities, as well as national requirements for security and intelligence.

The following organizations have been known as the core members of the security and intelligence community: the Canadian Security Intelligence Service, CSIS, from whom you heard at your last meeting; the Communications Security Establishment, which Mr. Coulter will address, the main organization devoted to providing the government with foreign intelligence; the Royal Canadian Mounted Police; the Department of National Defence; and the Department of Foreign Affairs and International Trade.

There are other important players in the security and intelligence communities such as the following: Citizenship and Immigration; the Canada Customs and Revenue Agency, Health

Je suis accompagné aujourd'hui du secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement, M. Lawrence Dickenson, et du chef du Centre de la sécurité des télécommunications, M. Keith Coulter.

J'ai remis copie de mon mémoire, monsieur le président, et je me contenterai d'en résumer les points saillants. J'aimerais vous présenter un court résumé de notre relation avec les États-Unis dans le domaine du renseignement. Je vous parlerai également des avantages de cette relation et je terminerai en dressant une liste de défis que nous devons relever. Après mes observations, nous serons heureux de répondre à vos questions. M. Coulter fera quelques commentaires sur le CST.

[Français]

La collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement est relativement petite, surtout quand on la compare à celle des États-Unis.

Je me permets d'insister sur le fait que si nous sommes peu nombreux et que nous ne pouvons, de toute évidence, couvrir toute la gamme des enjeux auxquels s'intéressent les États-Unis, nous sommes par contre capable de bien accomplir notre tâche dans notre domaine.

On ne peut pas donner des renseignements sur toutes les activités qui animent la relation Canada-États-Unis dans le domaine de la sécurité et du renseignement, mais nous pouvons donner un bon aperçu général de la relation. Je pense que c'est une relation très positive. J'espère qu'au cours de votre voyage vous aurez la chance de le confirmer et que vous aurez accès à un grand nombre d'information.

[Traduction]

Pour ce qui est de la structure de la collectivité du renseignement, il est important de se rappeler que c'est le premier ministre qui, avec le soutien du Bureau du Conseil privé, a l'ultime responsabilité des questions de sécurité nationale et de renseignement, une prérogative qu'il exerce en donnant des directives sur les grands dossiers relatifs à ce domaine. Il préside donc la réunion des ministres sur la sécurité et le renseignement qui a lieu au moins une fois par an pour établir le cadre des priorités de la collectivité de la sécurité et du renseignement, y compris les priorités relatives aux affaires étrangères et à la défense, de même que les besoins du pays en matière de renseignement et de sécurité.

Les principaux membres de la collectivité de la sécurité et du renseignement sont le Service canadien du renseignement de sécurité, le SCRS, dont vous avez entendu des représentants lors de votre dernière réunion; le Centre de la sécurité des télécommunications, dont vous parlera M. Coulter, qui est le principal organisme ayant pour tâche de fournir des renseignements étrangers au gouvernement; la Gendarmerie royale du Canada; le ministère de la Défense nationale et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

Il y a d'autres intervenants importants dans la collectivité de la sécurité et du renseignement, notamment Citoyenneté et Immigration, l'Agence des douanes et du revenu du Canada,

Canada; Transport Canada, the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, better known as OCIPEP; the financial tracking organization, FINTRAC; and the Canadian Food Inspection Agency. Those make up the security and intelligence community in Canada.

[Translation]

The accountability and review process is an integral part of the Canadian S&I community. The review of Canada's security and intelligence sector is accomplished in two basic ways. First, each organization within the community reports to a minister, who is accountable to Parliament.

Occasionally, senior officials from various departments and agencies also appear before parliamentary committees, as we are doing today.

Second, the sector is subject to a variety of review mechanisms which report either to Parliament directly, or to a minister who reports to Parliament in turn. All the review mechanisms are directly accountable to Parliament through the Prime Minister or a minister.

[English]

Let me turn to the subject of the Canada-U.S. intelligence relationship. International cooperation in intelligence has always played a pivotal role in Canada's foreign and security intelligence efforts. During World War II and the Cold War period, Canada developed particularly close intelligence relationships with the United States, the United Kingdom, Australia and New Zealand. These links are even stronger today, particularly, with the U.S., in light of our common fight against terrorism. We have also developed a variety of links with other countries, such as those in NATO. However, we do not sit at that table only or even primarily because of history and shared values. We sit there because we contribute to a joint information network in terms of both collection and analysis.

As a general point, I believe the Canada-U.S. intelligence relationship to be excellent, large and multi-faceted, encompassing not just intelligence in the narrow context but also relating to the sharing of information on counterterrorism, crime, defence, customs, immigration and transport. Intelligence products, including analyses, assessments and technical assistance, are exchanged. This relationship provides us with information that would be unobtainable otherwise through our current resources.

Immediately after the attacks on September 11, Canada's intelligence community offered its full support to U.S. agencies. RCMP investigations, CIC information, unique CSIS intelligence sources and the linguistic and analytical assets of CSE and DND were among those capabilities that we devoted to the national and

Santé Canada, Transports Canada, le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, le BPIEPC, le Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada, le CANAFE, et l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Ils sont tous membres de la collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement.

[Français]

Le processus de reddition des comptes et d'examen fait partie intégrante de La collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement. L'examen de ce secteur d'activités du Canada se fait essentiellement de deux manières. Chaque organisation de la collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement relève d'un ministre qui doit rendre des comptes au Parlement.

À l'occasion, les hauts fonctionnaires des différents ministères et organismes comparaissent devant le comité du Parlement, comme nous le faisons aujourd'hui.

De plus, le secteur doit se soumettre à l'examen de divers organes qui présentent leurs rapports directement au Parlement ou à un ministre qui fait ensuite rapport au Parlement. Tous les organismes sont imputables au Parlement directement par l'entremise du premier ministre ou d'un ministre.

[Traduction]

Je traiterai maintenant de la relation entre le Canada et les États-Unis dans le domaine du renseignement. La coopération internationale dans ce domaine a toujours joué un rôle essentiel dans les efforts du Canada touchant le renseignement étranger et le renseignement de sécurité. Pendant la Deuxième Guerre mondiale et la période de la guerre froide, le Canada a établi des relations particulièrement étroites dans le domaine avec les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ces relations sont encore plus solides aujourd'hui, en particulier avec les États-Unis, en raison de notre lutte commune contre le terrorisme. Nous avons en outre noué divers liens avec d'autres pays, comme ceux de l'OTAN. Toutefois, nous n'appartenons pas à ce cercle seulement, ni même principalement, pour des raisons historiques ou à cause de valeurs communes. Nous en faisons partie parce que nous y apportons une contribution sous le double rapport de la collecte et de l'analyse.

Généralement parlant, je crois que la relation Canada-États-Unis dans le domaine du renseignement est excellente, étendue et diversifiée; elle n'inclut pas seulement le renseignement au sens strict, elle englobe également le partage d'information touchant l'antiterrorisme, le crime, la défense, les douanes, l'immigration et le transport. On échange des produits du renseignement, notamment des analyses et des évaluations, ainsi que de l'assistance technique. Cette relation nous apporte de l'information que nous ne pourrions obtenir autrement avec nos ressources actuelles.

Immédiatement après les attentats du 11 septembre, la collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement a offert son plein appui aux organismes américains. Les enquêtes de la GRC, l'information de CIC, les sources uniques de renseignement du SCRS et les ressources linguistiques et

international counterterrorism effort. Today, the Canadian security and intelligence community works closely with the U.S. to ensure that our borders are safe and efficient. The policy and legislative initiatives of the ad hoc committee on public security and anti-terrorism, chaired by Mr. Manley and established to coordinate Canada's response to the terrorist threat, provide direction in this matter.

Many Canadians and U.S. departments and agencies have long-standing exchanges through liaison officers. In some cases, we make outright exchanges of officers to do each other's jobs. For instance, in Washington, I had the pleasure of visiting the CSE office at the National Security Agency where we have six or seven Canadian officers serving as liaisons, and we have American officers here as their counterparts. Few other countries have this kind of relationship, and it shows a high level of confidence.

I will now go on to the factual benefits of the relation with the U.S. and some of the challenges we are facing. Through the exchange of technology, techniques, sources, intelligence reports and assessment, Canada shares the burden with its allies. We receive and return privileged access to intelligence resources we could not otherwise obtain. In this way, we benefit greatly from the intelligence relations with the U.S. that enhance our security through access to information and technology at relatively small cost. We have developed expertise on certain issues and countries, which is highly valued by our allies. The extent of exchanges and activities undertaken with international partners has been greatly enhanced since September 11. The number of requests for assistance and the amount of intelligence shared has become a challenge for the resources of our security and intelligence community and those of western countries. Canada is no exception. There is more work than resources.

Keeping up with a vastly increased demand is always a challenge, particularly when you are a relatively small country. Of course, we have received significant resources since September 11 — \$7.7 billion over five years in the 2001 budget. This has helped enormously, but there is still much to do.

In the budget last week, the government provided \$50 million for the security contingency reserve for 2003-04 and another \$25 million for 2004-05. That is a hedge against future costs and unpredicted activities, and it is additional to the amounts previously announced. The government also announced investments in the Canadian Forces and the Coast Guard, which will add to our security.

One issue germane to Canada-U.S. security and intelligence relations that confronts us is that in the U.S. they have received much more money than we have, both in absolute and relative

analytics du CST et du MDN ont été au nombre des moyens que nous avons affectés à la lutte antiterroriste nationale et internationale. Aujourd'hui, la collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement collabore étroitement avec les États-Unis pour s'assurer que nos frontières sont sûres et efficaces. La démarche est fondée sur la politique et les initiatives législatives du comité spécial sur la sécurité publique et l'antiterrorisme, présidé par M. Manley et établi pour coordonner la réaction du Canada à la menace terroriste.

De nombreux ministères et organismes canadiens et américains échangent depuis longtemps des agents de liaison. Dans certains cas, nous faisons des échanges purs et simples d'agents. Par exemple, à Washington, j'ai eu le plaisir de visiter le Bureau du CST à la National Security Agency où six ou sept agents canadiens jouent le rôle d'agents de liaison; nous accueillons certains de leurs homologues, des agents américains, ici au Canada. Il n'y a pas beaucoup d'autres pays qui entretiennent des relations de ce genre et cela démontre bien qu'il existe une très grande confiance entre les deux pays.

J'aimerais maintenant vous exposer les avantages de notre relation avec les États-Unis dans le domaine du renseignement et les défis auxquels nous faisons face. Grâce à l'échange de technologies, de techniques, de sources, de rapports de renseignement et d'évaluation, le Canada partage le fardeau avec ses alliés. Nous recevons en retour un accès privilégié à des ressources de renseignements que nous ne pourrions obtenir autrement. De cette manière, nous profitons grandement de notre relation avec les États-Unis qui accroît notre sécurité, par l'accès à l'information et la technologie à un coût relativement bas. Nous avons acquis sur certaines questions et certains pays une expertise que nos alliés apprécient énormément. L'ampleur des échanges et des activités lancés avec des partenaires internationaux a beaucoup augmenté depuis le 11 septembre. En fait, le nombre de demandes d'assistance et la quantité des renseignements mis en commun mettent désormais au défi les ressources de la collectivité de la sécurité et du renseignement de tous les pays occidentaux y compris le Canada. Il y a beaucoup plus de demandes qu'il y a de ressources.

Il est toujours difficile de faire face à une demande considérablement accrue, plus particulièrement lorsqu'on est un pays relativement petit. Bien sûr, nous avons reçu des ressources importantes depuis le 11 septembre, dont 7,7 milliards de dollars étalés sur cinq ans dans le budget de 2001. Cela a certes énormément aidé, mais il reste encore beaucoup à faire.

Le gouvernement a prévu, dans le budget de la semaine dernière, une réserve de 50 millions de dollars pour éventualités au poste de la sécurité pour 2003-2004, ainsi que 25 millions pour 2004-2005. Il s'agit d'une protection contre les coûts à venir et les activités imprévues, et ce montant vient s'ajouter à ceux qui avaient déjà été annoncés. Le gouvernement a par ailleurs annoncé des investissements dans les Forces canadiennes et la Garde côtière qui nous permettront d'accroître notre sécurité.

Une question à laquelle nous sommes confrontés et qui a un rapport étroit avec la relation Canada-États-Unis en matière de sécurité et de renseignement, est le fait que ceux-ci ont reçu

terms. The U.S. is racing ahead technologically in terms of personnel and technology, and we have to ensure that we can keep up.

We cannot keep up across the board — nor should we try to — but we must ensure that we retain the leading edge capability in at least some areas, if we are to have anything to trade. In other words, we have sectors of excellence, priorities and we trade information on those.

The creation of the Department of Homeland Security will have a substantial impact on how and with whom the Canadian intelligence community does business in the U.S. While the final exact shape is not yet known, the DHS will take functions from several existing departments with operational control over security issues related to the U.S. border and to major transportation systems. For Canada, the establishment of the DHS represents both an opportunity and a challenge. If the new department develops as the administration believes it will, we will face a much more centralized and organized U.S. approach to border and North American security. We will need to adjust some bilateral links in ways that are not yet clear. At the same time, we will have an opportunity, with the creation of the DHS, to enjoy for the first time one-stop shopping.

From discussions with the senior officials of the homelands security, Mr. Chairman, I believe that they are in the early days of organization. There were three senior officers appointed when I was there last week. Mr. England, the deputy director, told me that by April, 170,000 people will be there. There is a considerable challenge for us to relate to them effectively and substantively.

I will stop there, Mr. Chairman. I think some of our goals with the United States are to keep up the relationship, keep it positive, to ensure that we have open exchanges of information. They value the partnership. Perhaps, you will encounter that on your visit. Perhaps, we may find ways of cooperating even better in the future.

Mr. Keith Coulter, Chief, Communications Security Establishment: Thank you for the invitation to appear here today.

As Mr. Bilodeau said, Canada-U.S. intelligence cooperation is a critical element in the government's strategy for ensuring the security and well-being of Canadians. CSE plays an essential role in this strategy, particularly through our long-standing relationship with our American counterpart, the National Security Agency.

tellement plus d'argent que nous en termes absolus et relatifs. Les États-Unis avancent au pas de course sur le plan de la technologie et du personnel, et nous devons nous assurer de pouvoir les suivre.

Bien sûr, nous ne pourrions pas sur toute la ligne, et nous n'essaierons pas. Mais nous devons nous employer à conserver des moyens de pointe dans au moins certains secteurs si nous voulons avoir quelque chose à échanger. En d'autres termes, nous avons des secteurs d'excellence, des priorités, et nous pouvons échanger des renseignements à cet égard.

La création du département de la Sécurité intérieure aura une incidence importante sur la façon dont la collectivité canadienne du renseignement traite avec les États-Unis et les interlocuteurs qu'elle aura. On ne sait pas encore quelle forme exacte le département prendra finalement, mais il assumera les fonctions de plusieurs départements existants et exercera un contrôle opérationnel sur les questions de sécurité liées aux frontières américaines et aux grands systèmes de transport. Pour le Canada, l'établissement du département de la Sécurité intérieure représente à la fois une possibilité et un défi. Si le nouveau département se développe comme Washington pense qu'il le fera, nous ferons face à une approche américaine beaucoup plus centralisée et organisée de la sécurité de la frontière et de l'Amérique du Nord. Nous devons ajuster certains liens bilatéraux de manières qui ne sont pas encore claires. D'autre part, la création du département de la Sécurité intérieure nous offre la possibilité de profiter pour la première fois d'une guichet unique aux États-Unis concernant de nombreux aspects liés à la frontière.

Monsieur le président, d'après ce que m'ont dit des cadres du département de la Sécurité intérieure, ils n'en sont encore qu'au début de l'organisation. Lors de mon séjour à Washington la semaine dernière, trois cadres supérieurs ont été nommés à ce département. M. England, le directeur adjoint, m'a dit que d'ici avril, 170 000 personnes travailleront pour ce département. Nous aurons tout un défi à relever pour avoir de bons rapports avec ce nouveau département.

Je n'irai pas plus loin, monsieur le président. Je crois que certains de nos objectifs, quant à nos rapports avec les Américains, sont d'entretenir nos relations, pour qu'elles demeurent positives, pour que nous ayons de bons échanges d'information. Les Américains jugent que leur partenariat avec les Canadiens est important. Peut-être vous en parlera-t-on lors de votre visite là-bas. Peut-être trouverons-nous de meilleures façons de collaborer à l'avenir.

M. Keith Coulter, chef, Centre de la sécurité des télécommunications: Merci de m'avoir invité à vous rencontrer aujourd'hui.

Comme M. Bilodeau l'a signalé, la coopération entre le Canada et les États-Unis en matière de renseignement est un élément crucial de la stratégie du gouvernement visant à assurer la sécurité et le mieux-être des Canadiens et des Canadiennes. Le CST joue un rôle essentiel dans cette stratégie, surtout par l'intermédiaire des rapports de longue date qu'il entretient avec son homologue américaine, la National Security Agency.

Before I describe this relationship to you, I will give you a short sense of how CSE has evolved since the attacks of September 11, and what we have done to respond to the security challenges facing Canada today.

As you know, the government moved forward within weeks of the attacks with significant changes to existing laws and funding to bolster Canada's counterterrorism capability in a number of key areas. For the first time, CSE's role was spelled out in legislation. Amendments to the National Defence Act, passed in December of 2001, confirmed CSE's three-fold mandate: To acquire and provide foreign intelligence, to help ensure the protection of electronic information and information infrastructures, and to assist federal law enforcement and security agencies.

At the same time, CSE's legal framework was broadened to permit more robust and vigilant counterterrorism efforts in support of the government's overall public safety agenda. This is translated into our focusing resources, investing in new technology, and accelerating our operational tempo.

In terms of funding, the 2001 budget provided CSE with a one-time allocation of \$37 million to upgrade our infrastructure and to meet increased demands for our services. It also increased CSE's annual budget by approximately 25 per cent over previously planned spending levels over the two-year period of fiscal years 2002-2003 and 2003-2004. This increase has positioned CSE to respond much better to today's technological and operational challenges.

That being said, we all know that technology is constantly evolving, and that the global security environment remains extremely volatile. Maintaining this momentum and keeping pace with the efforts of our allies requires the long-term support of the government.

[Translation]

Due to its new powers and resources, the CSE can develop its potential in key sectors like anti-terrorism. We are still recruiting highly qualified candidates in many fields and we are continually building partnerships at home and abroad.

At home, the CSE has established solid working relations, especially with CSIS in the fields of terrorism and proliferation.

Some projects have been launched, such as an exchange of personnel or the implementation of new processing and distribution systems which allow intelligence to be shared more rapidly.

Avant de vous décrire ces rapports, j'aimerais d'abord vous donner un aperçu de l'évolution du CST depuis les attentats du 11 septembre. Je vous parlerai également de ce que nous avons fait pour relever les défis en matière de sécurité auxquels le Canada doit faire face aujourd'hui.

Comme vous le savez, le gouvernement a réagi quelques semaines seulement après les attentats en apportant des changements considérables aux lois et aux budgets existants pour améliorer la capacité antiterroriste du Canada dans plusieurs secteurs. Pour la première fois, le rôle du CST a été exposé en détail dans la loi. Les modifications apportées à la Loi sur la défense nationale en décembre 2001 ont confirmé le triple mandat du CST: acquérir et fournir des renseignements étrangers; aider à protéger les renseignements électroniques et les infrastructures d'information du gouvernement du Canada et fournir une assistance aux organismes fédéraux chargés de l'application de la loi et de la sécurité.

Parallèlement, le cadre légal dans lequel s'inscrivent les activités du CST a été élargi afin d'accroître la robustesse et la vigilance des efforts antiterroristes à l'appui du programme global de la sécurité publique du gouvernement. Pour nous cela s'est traduit par la centralisation des ressources, l'investissement dans de nouvelles technologies et l'accélération du rythme des activités.

En ce qui a trait au financement, le budget de 2001 prévoyait de verser au CST une allocation unique de 37 millions de dollars pour qu'il puisse mettre à niveau ses infrastructures et répondre à la demande accrue à l'égard de ses services. Le budget annuel du CST a également été augmenté de 25 p. 100 par rapport aux niveaux de dépenses prévus pour les années financières 2002-2003 et 2003-2004. Pour cette raison, le CST est aujourd'hui beaucoup mieux en mesure de relever les défis technologiques et opérationnels qui l'attendent.

Cela dit, nous savons tous que la technologie est en constante évolution et que le contexte de la sécurité mondiale demeure extrêmement instable. Si nous voulons conserver notre élan et suivre la cadence des efforts de nos collaborateurs, nous avons besoin du soutien à long terme du gouvernement.

[Français]

Grâce à ses nouveaux pouvoirs et ses nouvelles ressources, le CST peut développer son potentiel dans des secteurs clés comme l'antiterrorisme. Nous continuons à recruter des candidats de haut calibre dans de nombreux domaines et nous continuons à renforcer nos partenariats au pays et à l'étranger.

Au pays, le CST a établi de solides relations de travail, surtout avec le SCRS dans les domaines du terrorisme et de la prolifération.

Certains projets ont été entrepris comme l'échange de personnel ou la mise en place de nouveaux systèmes de traitement et de distribution qui permettent de faire circuler l'information plus rapidement.

We continue to work together with other departments and organizations to clarify our roles and shared responsibilities. We are also trying to improve coordination to better meet the government's needs for foreign intelligence and information protection.

Abroad, the CSE is continuing to build its links with its traditional partners in the United States, the United Kingdom, Australia and New Zealand.

[English]

The most important of these relationships is with our American counterpart, the National Security Agency. Indeed, the CSE/NSA partnership is an excellent example of our two countries cooperating on security and intelligence matters. For over half a century, CSE has enjoyed a close and highly productive partnership with NSA, shaped by the cold war. This vital relationship has evolved with time, providing Canada with invaluable access to American intelligence and technology. At all levels, this cooperation is frequent and productive. CSE and NSA share intelligence, tackle common problems posed by rapid changes in communications technology and track threats to our collective security.

Though CSE is by far the smaller partner in this relationship, I can say with confidence that both sides derive significant benefit from it, and, in fact, look to bilateral cooperation to help advance national goals.

As chief of CSE, I consider it my job to maximize the benefits of this relationship. These benefits accrue to the entire Canadian security and intelligence communities, and ultimately, to Canadians themselves.

In closing, I would like to reiterate that the strength of CSE's relationship with our allies, and with NSA in particular, add significant value to the role we play in protecting Canadians.

Senator Banks: Mr. Bilodeau, you talked about the good old days when we had a warm relationship in intelligence with our erstwhile allies, who, I hope, are still our allies in most things; the fact that relationship continues and there is a wonderful cooperation understood in the security and intelligence community; and that our contribution is highly valued in that community.

As the chairman said, we are about to go to Washington, and test that to a degree, which we have done in the past. We have talked with Mr. Coulter about this before, as well as with Mr. Dickenson.

We have heard from other witnesses and from some folks in Washington the last time we were there that that high opinion is not universally shared. We have heard that because we do not

Nous continuons de collaborer avec les autres ministères et organismes pour clarifier les rôles et les responsabilités partagées. Nous cherchons aussi à améliorer la coordination pour mieux répondre aux besoins du gouvernement en matière de renseignements étrangers et de protection de l'information.

À l'étranger, le CST continue de resserrer ses liens avec ses partenaires traditionnels aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

[Traduction]

La relation la plus importante est celle que le CST entretient avec son homologue américaine, la National Security Agency. En effet, le partenariat CST-NSA offre un excellent exemple de l'efficacité avec laquelle nos deux pays collaborent dans des activités liées à la sécurité et au renseignement. Pendant plus d'un demi-siècle, le CST a profité d'un partenariat étroit et hautement productif avec la NSA, issu de la guerre froide. Cette relation essentielle a évolué avec le temps et constitue pour le Canada un moyen privilégié d'accéder à la technologie et aux renseignements des États-Unis. À tous les niveaux, les occasions de coopérer sont fréquentes et productives. Tous les jours, le CST et la NSA s'échangent des renseignements, s'attaquent à des problèmes communs nés de l'évolution rapide de la technologie des communications, et dépitent les menaces envers notre sécurité collective.

Même si, dans ce partenariat, le CST est de loin le plus petit des deux organismes, je puis affirmer en toute confiance que les deux parties tirent avantage de cette alliance. En fait, elles font appel à la collaboration bilatérale pour les aider à atteindre leurs buts nationaux.

En tant que chef du CST, je considère que mon travail consiste à maximiser les bienfaits de ce partenariat. Ces bienfaits ont une incidence sur l'ensemble de la collectivité canadienne de la sécurité et du renseignement et, en définitive, sur tous les Canadiens et Canadiennes.

Pour conclure, permettez-moi de répéter que la force des partenariats qui unissent le CST avec ses alliés, et tout particulièrement la NSA, accroît considérablement la valeur du rôle qu'ils jouent dans la protection de la population canadienne.

Le sénateur Banks: Monsieur Bilodeau, vous avez parlé du bon vieux temps où nous avions d'étroits rapports dans le secteur du renseignement avec nos alliés de l'époque qui, j'espère, sont toujours nos alliés à pratiquement tous les égards; en fait, cette relation se poursuit et il existe une merveilleuse collaboration au sein de la collectivité de la sécurité et du renseignement; j'espère qu'on apprécie au sein de cette collectivité notre participation.

Comme le président l'a signalé, nous allons nous rendre sous peu à Washington, pour voir ce qu'il en est de cette relation, ce que nous avons déjà fait par le passé. Nous avons parlé à M. Coulter de cette question auparavant, et avec M. Dickenson également.

Nous avons entendu d'autres témoins et des gens de Washington la dernière fois où nous étions dans cette ville, et on nous a dit cependant que tous les commentaires ne sont pas

have spies or active foreign operations, we are distanced to some degree from our traditional relationships with those countries, in particular, the Americans and the United Kingdom, and to some degree in that respect, we are no longer really in the game and less welcome at the table than we once were.

What are the recognized areas of excellence to which you referred and which we are held in esteem which makes us welcome at the table? I am asking this so we can be armed when we go to Washington. I am anticipating we might receive some questions in that respect, as we always do. Could you fill us in on what those areas are so we will be able to refer to them?

Mr. Bilodeau: Hopefully, you will find in your visit that the relationship is seen quite positively.

I have met with General Hayden, the head of the NSA and some of his colleagues, the senior members of the CIA. I have not picked up the comments or the concern that you have raised, but I have heard it elsewhere.

We are a small player, but what we provide to the Americans and to others is appreciated in terms of we are in certain places in the world that they are not, in the way they would like to be. We have a complementary role to them. I am not saying that if we had more resources, we could not do more, and we would be even more appreciated. I would agree with that statement. However, what we do, we do well, and my colleagues and I have been informed of that previously.

Canada does not have a foreign security agency to operate abroad. If we did, perhaps we would have a greater means. The government has not chosen to turn to that yet, while Mr. Manley did not exclude it. If there were more resources and more people to cover greater spans of information, our colleagues in the United States would be more pleased. The comment they have made several times is that they are surprised and pleased at what we are doing with what we have. We have heard that several times. The meetings that I have had recently were positive. We are not naive; we could do more. There could be countries in the alliance that feel we are not pulling our share and we may have views about our allies at times. A partnership means working together. When you work together, there are issues with which you either agree or disagree, but we work things out. I believe that we have a positive relationship and I hope you will hear that down there, too.

Senator Banks: So do I. Perhaps they are being more courteous to you than they are to us. "Gee, you are not doing badly with what you have," is damning with faint praise. Is the reason that we do not have that kind of key international capability that

nécessairement élogieux. On nous a dit que parce que nous n'avions pas d'espions ou d'agents à l'étranger, nous n'avions plus de liens aussi étroits avec certains de ces pays, tout particulièrement les États-Unis ou le Royaume-Uni, et que dans une certaine mesure, nous ne sommes plus de la partie et nous ne sommes plus accueillis aussi chaleureusement que par le passé.

Quels sont ces domaines d'excellence que vous avez mentionnés et qui sont reconnus par nos alliés et que ces derniers recherchent? Je vous pose cette question pour que nous soyons vraiment préparés quand nous irons à Washington. En fait, je pense qu'on nous posera peut-être certaines questions à cet égard, car c'est habituellement le cas. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long sur ces secteurs d'excellence pour que nous puissions les mentionner lors de notre séjour à Washington?

M. Bilodeau: J'espère que vous pourrez constater lors de votre visite que les autorités américaines considèrent nos rapports d'un très bon oeil.

J'ai rencontré le général Hayden, qui est chef de la NSA, et certains de ces collègues, notamment des membres haut placés de la CIA. Ils n'ont pas fait le type de commentaires qui semblent vous inquiéter, mais j'en ai entendus ailleurs.

Nous ne sommes pas un intervenant de poids, mais nous pouvons aider les Américains et d'autres parce que nous avons une présence qu'ils n'ont pas et qu'ils aimeraient avoir dans certaines régions du globe. Nous pouvons donc jouer un rôle complémentaire. Je ne dis pas que nous ne pourrions pas faire plus si nous avions davantage de ressources, et nous serions encore plus appréciés si c'était le cas. Cela ne fait pas de doute. Cependant, nous faisons bien les choses que nous faisons maintenant, comme on l'a signalé déjà à mes collègues et à moi-même.

Le Canada n'a pas d'agence de sécurité à l'étranger. Nous aurions peut-être plus de possibilités si nous en avions une. Le gouvernement n'a pas choisi cette option pour l'instant, même si M. Manley ne l'a pas exclue. Si nous avions davantage de ressources et davantage de gens pour avoir un plus grand réseau d'information, cela rendrait nos collègues américains encore plus heureux. Ce qu'ils nous ont dit plusieurs fois, c'est qu'ils sont agréablement surpris de voir ce que nous pouvons faire avec le peu que nous avons. On nous l'a dit à plusieurs reprises. Les rencontres que j'ai eues récemment ont été très positives. Nous ne sommes pas naïfs; nous pourrions en faire plus. Certains pays membres de l'alliance jugent peut-être que nous ne faisons pas notre part et nous pouvons nous aussi avoir certaines opinions au sujet de nos alliés de temps à autre. Un partenariat signifie que nous travaillons ensemble. On peut ne pas être d'accord sur tout, mais nous devons arriver à nous entendre. Je pense que nous avons des rapports positifs et j'espère que c'est ce que vous entendrez à Washington aussi.

Le sénateur Banks: Moi aussi. Ils sont peut-être plus courtois avec vous qu'avec nous. C'est un compliment bien tiède que se faire dire qu'on s'en tire pas mal avec le peu qu'on a. Est-ce uniquement à cause d'un manque d'argent, comme vous l'avez

would make us, in the view of some, more welcome at the table and better players in the game than we are, a function strictly of money, as you have mentioned, or one of philosophy?

Mr. Bilodeau: Money is essential to do more. If we had more, we would have a bigger program. That is true of any government program. It is not a question of philosophy. There was nothing that I could detect on that. It is a government-to-government partnership and it is seen on both sides of the border. It could be better, but I have not been told about specific points of concern.

Mr. Coulter: In terms of a welcome atmosphere, what I experience at meetings with the NSA and occasionally with the CIA, we are welcome and what we do is appreciated. Whether that is the right amount is something to be decided by our government. The U.S. realizes that it cannot get the information it needs solely through its own means. Therefore, it needs partnerships. That is played in my part of the piece. It is played powerfully in terms of creating all kinds of channels and things we can work on together to produce jointly, information that both our governments need.

Senator Cordy: Mr. Bilodeau, you spoke about the amount of money that the United States spends on security, defence, intelligence, and all those things. We certainly got an indication of that when we travelled to Washington last year. You are right. There is no country in the world that can keep up with the spending of the United States toward their defence matters.

You said that Canada could keep up in some ways because we have centres of excellence. Could you expand on what you mean? You mentioned that Canada is in places where the United States does not have access. Is that what you meant by centres of excellence?

Mr. Bilodeau: Perhaps the amount of information we exchange could be bigger, but what we do provide is appreciated and is complementary to what our allies are doing. We have a relationship that complements the United States, in particular. I think that is true of the other members of the western alliance.

There is no difference of view on the quality of what is received and what is exchanged. There is a good partnership in establishing priorities of common interests in the United States. We have a good working relationship at both the official and political levels. Although we want to invest more, and we are investing more, in techniques this evolves quickly. The Americans are throwing big sums at it. Not only to stay in step but also to walk with them in a positive way, we will have to look as well at future investments. Qualitatively, quantitatively, positively, it is positive at this time. However, if their spending increases exponentially as it has, the CSE establishment is about 1,200 people; the NSA has about 33,000. If you added military intelligence in Canada, you would

dit, ou à cause d'un problème philosophique que nous n'avons pas la capacité internationale qui nous permettrait d'être mieux accueillis et plus compétents que nous le sommes maintenant?

M. Bilodeau: L'argent est essentiel si nous voulons en faire plus. Nous aurions un programme de plus grande envergure si nous avions plus d'argent. C'est la même chose pour n'importe quel programme gouvernemental. Ce n'est pas une question de philosophie. Je n'ai rien décelé de tel. Nous avons un partenariat de gouvernement à gouvernement et on le reconnaît des deux côtés de la frontière. Les choses pourraient aller mieux, mais on n'a pas signalé de problèmes précis.

M. Coulter: Pour ce qui est de l'attitude des membres de la NSA et de la CIA que je rencontre lors de réunions, les Américains sont heureux que nous soyons là et ils nous sont reconnaissants de ce que nous faisons. Quant à savoir si nous en faisons assez, c'est à notre gouvernement à décider. Les États-Unis savent qu'ils ne peuvent pas obtenir les renseignements dont ils ont besoin par leurs propres moyens. Ils ont donc besoin de partenariats. Je fais ma part pour cela. Notre rôle consiste à créer toutes sortes d'ouvertures et de mécanismes auxquels nous pouvons travailler conjointement pour produire ensemble de l'information dont nos deux gouvernements ont besoin.

Le sénateur Cordy: Monsieur Bilodeau, vous avez parlé de l'argent que dépense les États-Unis pour la sécurité, la défense, le renseignement, et tout le reste. Nous en avons eu une petite idée quand nous sommes allés à Washington l'année dernière. Vous avez raison. Aucun autre pays du monde ne peut dépenser autant que les États-Unis pour sa défense.

Vous dites que le Canada pourrait tenir tête aux États-Unis de certaines façons parce que nous avons des centres d'excellence. Pouvez-vous nous en dire plus long? Vous avez dit que le Canada a une présence à certains endroits où les États-Unis ne peuvent pas aller. Est-ce ce que vous entendez par les centres d'excellence?

M. Bilodeau: Les quantités de renseignements que nous échangeons pourraient être plus considérables, mais ce que nous faisons déjà complète ce que font nos alliés. Nous avons une relation qui complète ce que font les États-Unis, plus précisément. Je pense que c'est aussi le cas des autres membres de l'alliance occidentale.

Personne n'a quoi que ce soit à redire à la qualité de ce que nous recevons et ce que nous échangeons. Il existe un bon partenariat pour établir les priorités d'intérêt commun avec les États-Unis. Nous avons de bons rapports tant au niveau organisationnel qu'au niveau politique. Même si nous voulons investir davantage et que nous le faisons, c'est un monde qui évolue rapidement sur le plan technique. Les Américains dépensent beaucoup dans ce domaine. Si nous voulons non seulement parvenir à les suivre, mais aussi faire une contribution positive, nous devons nous aussi investir à l'avenir. Sur le plan qualitatif et quantitatif, la réaction est positive pour l'instant. Par ailleurs, si les États-Unis continuent à augmenter leurs dépenses

have another 1,000 or so people. It is a partnership of a substantial scale, but it is positive notwithstanding the scale.

Senator Cordy: We were in Washington last year and, certainly, there is misinformation in the United States with their lawmakers and with the general public as to the Canadian border being porous. I am from Nova Scotia. After September 11, the word was out that the terrorists had come from Yarmouth, which proved to be a falsehood. Recently, the media picked up something that was wrong about terrorists that had crossed from Canada into the United States. It was found out that not one bit of that information was true.

Having said that, we have heard that Canadian-U.S. intelligence sharing has been responsible for catching people at the border. Without going into detail, is there a lot of exchange of information between Canada and U.S. in terms of people crossing over, in particular, the land borders?

Mr. Bilodeau: Yes. Under the 30-point Canada-U.S. border agreement, we have now integrated anti-terrorist teams with Canadian and American security agencies. We have them in 14 places now. Information is exchanged readily and locally at these border points. Information is exchanged between the Canada Customs and Revenue Agency and its American counterpart, between the immigration department and its American counterpart. It is not perfect, but there is more "interoperability" and more exchanges of information. The Americans remain concerned about the northern border and the southern border. They are concerned that we protect our economic relationship but that we do not let through people who are not desirable. Through our efforts so far, we have been able to prevent such a damaging event; that is, a terrorist coming through Canada and doing something bad in the United States.

Mr. Manley has met several times with Governor Ridge, and he will be meeting with him next month to take stock of the progress on border security. It is a challenge to say that we are inspecting everything that comes through for security but we are liberal on trade. How do you balance the interests of an open trade border with a secure border? It is a considerable challenge and one we are working at daily.

Senator Cordy: Mr. Coulter, you worked with your department forging stronger working relationships particularly with CSIS. What is the working relationship between your department and the large number of departments who are involved with security issues in Canada? What is your working relationship? I am talking about Canadian departments.

Mr. Coulter: Most departments and agencies in the Government of Canada are client departments for us. In other words, we produce information and intelligence, and they are

de façon exponentielle comme ils l'ont fait jusqu'ici, je vous signale que le CST compte environ 1 200 employés alors que la NSA en a 33 000. Si l'on ajoute à cela le service de renseignement militaire canadien, cela nous donne un autre 1 000 employés. Nous sommes donc membre d'un partenariat de grande envergure, mais notre contribution est néanmoins positive.

Le sénateur Cordy: Nous étions à Washington l'année dernière. Les législateurs et le grand public aux États-Unis pensent à tort que la frontière canado-américaine est poreuse. Je suis originaire de la Nouvelle-Écosse. Après le 11 septembre, la rumeur courait que les terroristes venaient de Yarmouth, ce qui était tout à fait faux. Récemment, les médias ont eu vent d'une autre fausse rumeur à propos de terroristes qui seraient entrés aux États-Unis à partir du Canada. On a ensuite constaté que rien de tel n'était arrivé.

Cela étant dit, nous avons appris que le partage de renseignements entre le Canada et les États-Unis a permis d'arrêter des gens à la frontière. Sans entrer dans les détails, pouvez-vous me dire si l'on échange beaucoup de renseignements entre le Canada et les États-Unis au sujet des gens qui traversent la frontière, surtout aux postes frontière?

M. Bilodeau: Oui. Selon l'Accord frontalier canado-américain en 30 points, nous avons maintenant intégré des équipes antiterroristes formées de membres d'agences de sécurité canadiennes et américaines. Il y a des équipes à 14 postes pour l'instant. Il y a constamment des échanges d'information aux postes frontière. L'Agence canadienne des douanes et du revenu échange constamment des renseignements avec son homologue américain et le ministère de l'Immigration canadien échange aussi des renseignements avec le département compétent aux États-Unis. Ce n'est pas parfait, mais il y a maintenant une plus grande capacité opérationnelle conjointe et davantage d'échanges de renseignements. Les Américains s'inquiètent encore de leurs frontières nord et sud. Ils tiennent à protéger nos relations économiques, mais sans laisser passer des gens indésirables à la frontière. Grâce à nos efforts jusqu'ici, nous avons pu éviter le pire, c'est-à-dire empêcher que des terroristes passent par le Canada pour aller commettre une atrocité aux États-Unis.

M. Manley a rencontré le gouverneur Ridge à plusieurs reprises et il le rencontrera encore le mois prochain pour examiner les progrès accomplis à l'égard de la sécurité frontalière. C'est tout un défi d'inspecter tout ce qui passe à la frontière pour garantir la sécurité, tout en étant plus tolérant pour le commerce. Comment peut-on maintenir à la fois une frontière commerciale ouverte et une frontière sûre? C'est tout un défi et nous y travaillons tous les jours.

Le sénateur Cordy: Monsieur Coulter, vous et votre ministère vous êtes efforcés de créer des relations de travail plus solides, surtout avec le SCRS. Quels sont les rapports de travail entre votre ministère et les nombreux ministères qui s'occupent de questions de sécurité au Canada? Quels sont vos rapports de travail? Je veux parler des ministères canadiens.

M. Coulter: La plupart des ministères et organismes du gouvernement du Canada sont des clients pour nous. Autrement dit, nous produisons de l'information et du

users of intelligence. We get our product to them through our own people, and we try to get it on time, and have relevant information for their needs.

We also have a kind of partnership relationship with a few agencies — and CSIS is one of them — in which we work together closely in terms of sharing information and developing approaches so that our two organizations can fit together to tackle common problems. That post-9/11 is fairly new territory. Things are going in a good direction. It is not perfect yet and I will not rest until it is, but we are working in closer and closer and tighter and tighter partnerships so that two organizations with different histories, tackling different problems, can tackle common problems and get the job done.

Senator Cordy: You said we are strengthening our bonds with traditional allies. How do you do that? Do you meet with the people? Is that how you do that?

Mr. Coulter: The way I am going about it is getting together with my counterparts in the closest agencies that we work with, and developing an agenda, and caring about that, and pursuing it. The agenda for the moment includes things such as counterterrorism, counterproliferation and whatnot. We have had a traditional partnership with the United States, New Zealand, Australia and the U.K. However, the world is changing quickly, so we are trying to not only sustain the partnership and take it into new areas but also to tighten it up so we can do things more effectively. I have what I call a partnership agenda with each of those agencies in those countries.

The Chairman: Mr. Bilodeau, you commented, in response to Senator Cordy's questions, about the integrated border teams. You did not comment on problems that currently exist, and there are some. I understand that we do not have common radio frequencies, for example. I also understand that we have different jurisdictions that cause problems in terms of hot pursuit — if someone is going across the border, whether people who are in hot pursuit can deal with them. We have a different approach toward guns. Would you touch on these points for the committee, please?

Mr. Bilodeau: I did not want to suggest that the relationship is optimal and perfect. We have two countries and several departments involved. I think there is a positive attitude between the Department of Customs and Immigration and the Department of Agriculture, and the departments on the Canadian side and their counterparts. We will need to invest more in ensuring interoperability inside the Canadian departments.

The Canadian departments sometimes are imperfectly connected; their systems of information are different. I sit on many committees that examine this issue and we have work to do inside the House. I am not surprised that we have work to do when we share information with the United States.

renseignement et les ministères et organismes canadiens s'en servent. Nous leur fournissons ces renseignements en nous servant de nos propres employés et nous essayons de le faire de façon ponctuelle et de répondre à leurs besoins.

Nous avons aussi des rapports de partenariat avec quelques organismes, comme le SCRS, selon lesquels nous collaborons étroitement pour la mise en commun de renseignements et l'élaboration de méthodes pour nous attaquer ensemble à des problèmes communs. Ce qui se passe depuis le 11 septembre est relativement nouveau, mais les choses vont bon train. Ce n'est pas encore parfait et je vais continuer à travailler inlassablement jusqu'à ce que ce le soit, mais nous travaillons en collaboration de plus en plus étroite pour que nos deux organismes, qui ont des antécédents différents et qui s'attaquent à des tâches différentes, puissent travailler ensemble pour résoudre des problèmes communs.

Le sénateur Cordy: Vous dites que nous renforçons nos liens avec nos alliés traditionnels. Comment le faites-vous? Rencontrez-vous les gens? Est-ce ainsi que vous procédez?

M. Coulter: Ce que je fais, c'est que je rencontre mes homologues des organismes avec lesquels nous collaborons le plus pour mettre au point un programme d'action et l'appliquer. À l'heure actuelle, nous nous occupons de choses comme le contre-terrorisme, la contre-prolifération, et le reste. Nous avons traditionnellement un partenariat avec les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et le Royaume-Uni. Cependant, le monde évolue rapidement et nous essayons non seulement de maintenir et d'étendre nos partenariats, mais aussi de travailler plus efficacement. J'ai un partenariat à maintenir avec les organismes de chacun de ces pays.

Le président: Monsieur Bilodeau, dans votre réponse aux questions du sénateur Cordy, vous avez parlé des équipes frontalières intégrées. Vous n'avez cependant pas parlé des problèmes qui existent maintenant, et il y en a. Je crois savoir notamment que nous n'avons pas les mêmes fréquences radio. Je crois savoir aussi qu'il y a des problèmes de compétence dans les cas de poursuite, par exemple pour savoir si les services qui poursuivent quelqu'un peuvent faire quelque chose si cette personne traverse la frontière. Nous n'avons pas non plus les mêmes règles au sujet des armes à feu. Pourriez-vous en parler un peu au comité?

M. Bilodeau: Je n'ai pas voulu dire que la relation était idéale ou parfaite. Deux pays et plusieurs services sont en cause. Je pense que leurs services respectifs des douanes de l'immigration et de l'agriculture ont une attitude positive. Nous devons investir davantage pour garantir une interopérabilité suffisante au sein des ministères canadiens.

Il arrive que les ministères canadiens ne soient pas bien reliés entre eux. Leurs systèmes d'information sont différents. Je fais partie de beaucoup de comités qui examinent cette question et il y a encore des problèmes à régler à l'interne. Cela ne m'étonne pas que nous ayons beaucoup à faire si nous voulons partager de l'information avec les États-Unis.

I had not heard there were issues relating to hot pursuit and matters like that. Perhaps my colleagues will comment on that. We are working with the Americans to discuss their entry-exit obligations under the Patriot Act and we hope to have an arrangement with them that protects our economic and security interests. We are discussing closely the matters of road and rail transportation, but these things take time. There are many aspects to the border agreement. Mr. Manley is working hard and meeting frequently with Governor Ridge; but at the end of day, this will take time and require investments in people and dollars.

Compared to where we were 18 months ago, there is more focus. We know what areas we have agreed to improve; we know there are areas left to improve; and, as we appear before you over time, we will be able to show progress.

The first cognition of progress is awareness and sensitivity. Everyone in Washington will tell you that, while they are concerned about border security, they are interested in having a joint approach through better equipment, more people and more security teams, and they will continue to work at it. That is the message that was heard loud and clear.

Mr. Lawrence Dickenson, Assistant Secretary to the Cabinet, Security and Intelligence, Privy Council Office: I think your next person sitting at this table, Paul Kennedy, will be able to elaborate. In brief, he is one of the co-chairs of a group called the Cross Border Crime Forum. I had the pleasure of attending the most recent one in Alberta, and it was attended by our Solicitor General and Attorney General Ashcroft of the United States.

There are challenges in terms of radio frequencies on both sides, and there are legal and jurisdictional impediments that need to be dealt with. A group is working on that and it is being addressed. What was particularly impressive was that both sides recognized, and continue to recognize, the importance of rolling out IBETs, Integrated Border Enforcement Teams, right across the country. What started out as an experiment in British Columbia has become an objective to have right across the country.

The Chairman: The purpose of this hearing, Mr. Bilodeau, is to get a picture of both sides of the question, what is working well and where there are problems. If we go down on this visit and we have just the point of view that things are improving and everything is getting better, it will not be a constructive conversation. You referred to the Patriot Act. Could you describe for the benefit of the committee just what that act is, and why Canadians should be concerned about it?

Mr. Bilodeau: I have a number of points of view. Among the provisions of the Patriot Act, insofar as Canada is concerned, is the obligation by 2005 to register entries and exits from the United States for representatives of certain countries that the Americans have designated. If a point of entry in a country is also

Je n'avais pas entendu parler de problèmes relatifs aux poursuites et autres choses de ce genre. Peut-être que mes collègues pourront vous en dire plus. Nous discutons avec les Américains de leurs obligations aux points d'intersection entrée-sortie selon la Patriot Act et nous espérons conclure une entente avec eux pour protéger nos intérêts économiques et de sécurité. Nous discutons étroitement du transport routier et ferroviaire, mais tout cela prend du temps. L'entente frontalière comporte bien des éléments. M. Manley y travaille fort et rencontre régulièrement le gouverneur Ridge. Cependant, tout cela prend du temps et exige beaucoup d'investissements en ressources humaines et en argent.

Nos efforts sont maintenant mieux concentrés qu'ils ne l'étaient il y a 18 mois. Nous savons dans quels domaines nous avons accepté d'apporter des améliorations; nous savons qu'il y a des choses à améliorer; et, la prochaine fois que nous témoignerons devant votre comité, nous aurons accompli du progrès.

Le premier signe de progrès, c'est que nos alliés sont maintenant sensibilisés à la situation. Tout le monde à Washington vous dira que, même si l'on s'inquiète de la sécurité à la frontière, on tient à adopter une approche conjointe et à avoir du meilleur matériel, plus de gens et plus d'équipes de sécurité, et on sait que les autorités à Washington vont continuer d'y travailler. On nous l'a bien fait sentir.

M. Lawrence Dickenson, secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement, Bureau du Conseil privé: Je pense que le prochain intervenant, Paul Kennedy, pourra vous donner d'autres détails. C'est l'un des coprésidents d'un groupe appelé le Forum sur la criminalité transfrontalière. J'ai eu le plaisir d'assister au dernier forum qui a eu lieu en Alberta et auquel participaient aussi le solliciteur général du Canada et le secrétaire à la Justice Ashcroft des États-Unis.

Il y a certes des défis à relever pour harmoniser les fréquences radio, de même que certains obstacles juridiques et de compétence à éliminer. Un groupe y travaille maintenant. Ce qui m'a vraiment frappé, c'est que les autorités des deux côtés de la frontière continuent de reconnaître l'importance d'avoir des équipes d'application de la loi intégrées aux frontières partout dans le pays. Ce qui était au départ un essai en Colombie-Britannique est maintenant un objectif pour tout le pays.

Le président: Ce que nous essayons de savoir, monsieur Bilodeau, c'est ce qui fonctionne bien et où il y a des problèmes des deux côtés de la frontière. Si on nous dit avant notre voyage que les choses s'améliorent et que tout va bien, nous ne pourrions pas avoir de conversation constructive. Vous avez parlé de la Patriot Act. Pouvez-vous décrire au comité ce que prévoit cette loi et pourquoi cela devrait intéresser les Canadiens?

M. Bilodeau: Je peux vous donner divers points de vue. La Patriot Act prévoit notamment l'obligation de noter d'ici 2005 toutes les entrées aux États-Unis et toutes les sorties de leur territoire de la part de ressortissants de divers pays désignés par les États-Unis. Vous comprendrez le problème s'il y a un point

matched by a point of exit, you can appreciate the difficulty. It will defeat our economic objectives if both countries have to register people that leave. We are working with the Americans on that particular aspect to ensure that we can respect the obligations of their legislation and our own security needs, without doubling up on border stations on both sides. That is one aspect. There are several other aspects of the Patriot Act with which we are less concerned. They have to do with the American justice system and so on, the use of anti-terrorism measures much like our legislation. However, the ones we are focusing on now are the ones that impact on the border more directly.

The Chairman: I raised the question of guns and neither of you commented. Perhaps you could now?

Mr. Bilodeau: I would say only that, regarding guns in Canada, we have legislation and policies that serve our national interests. They have been voted on by Parliament, although there are some difficulties in administering them. The Americans have a different philosophy of guns.

We also have the question of gun-smuggling on which there have been recent discussions. The government is working on the best ways to prevent gun-smuggling. Senator Banks was referring to philosophy earlier and different approaches. Clearly, we have a different philosophy on guns, but it can be a case where we respect theirs and they respect ours. It is not something on which we can have a great consensus.

In the American liberty movement, the liberty to have a gun is part of the constitution. In Canada, we have a different approach. Two countries can have different policies on different legislation and respect themselves. It will create a point of debate between the governments, but we are a sovereign country and we have a right to our legislation and our views on that front.

The goal is to avoid smuggling, and the movement of guns into Canada is illegal. People were appearing today on firearms management. It is not a simple subject for us in Canada. It is a complex subject in our relations with the United States, but one on which we do have respect.

Mr. Dickenson: I would like to add a bit to what Mr. Bilodeau said. I think we can show to Americans that you can get the job done without guns. When Governor Ridge came to Canada for the first time, the first thing we did was to show him air pre-clearance at the Ottawa International airport. The American officials were working there quite securely, and we indicated that, if guns were required, they would be Canadian guns. He accepted that and recognized that, and basically invited his colleagues, who were proposing that guns were required on the Canadian terrain,

d'entrée aussi bien qu'un point de sortie. Il serait contraire à nos objectifs économiques d'être obligés de noter tous ceux qui quittent les deux pays. Nous travaillons de concert avec les Américains sur cette question pour garantir que nous pourrions respecter les dispositions de la loi américaine de même que nos propres besoins de sécurité sans doubler le personnel aux postes frontière des deux côtés. C'est une première considération. La Patriot Act comprend aussi d'autres dispositions qui nous préoccupent moins. Elle porte sur le système de justice américain, par exemple l'utilisation de mesures antiterroristes semblables à celles que prévoit la loi canadienne. Les éléments de la Patriot Act qui nous préoccupent pour l'instant sont ceux qui touchent les opérations à la frontière de façon plus directe.

Le président: J'ai parlé des armes à feu, mais ni l'un ni l'autre n'a réagi. Vous pourriez peut-être nous en parler maintenant.

M. Bilodeau: Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons des lois et des politiques relatives aux armes à feu qui servent les intérêts nationaux du Canada. Ces mesures ont été adoptées par le Parlement, même si elles posent certaines difficultés sur le plan de l'administration. Les Américains ont une attitude différente au sujet des armes à feu.

Il y a aussi eu des discussions récemment à propos de la contrebande des armes à feu. Le gouvernement essaie de trouver le meilleur moyen d'empêcher cette contrebande. Le sénateur Banks parlait tantôt de différences dans les mentalités et les méthodes. Les deux pays ont nettement une attitude différente à l'égard des armes à feu, mais nous pouvons respecter ce que font les Américains dans leur pays et vice versa. Ce n'est pas une chose sur laquelle nous pouvons vraiment nous entendre.

Aux États-Unis, la liberté d'être propriétaire d'une arme à feu est prévue dans la Constitution. Ce n'est pas le cas au Canada. Nous pouvons avoir des lois et des politiques différentes dans nos deux pays et respecter ce qui se fait dans l'autre pays. Il peut y avoir discussion entre les deux gouvernements mais nous sommes un pays souverain et nous avons le droit d'adopter nos lois et d'avoir nos propres opinions.

L'objectif consiste à prévenir la contrebande. Il est illégal de faire venir des armes à feu au Canada. Il y avait aujourd'hui des gens qui parlaient de la gestion des armes à feu. La question n'est pas simple au Canada. C'est un sujet complexe dans nos rapports avec les États-Unis, mais nous pouvons respecter ce qui se fait des deux côtés de la frontière.

M. Dickenson: J'aimerais ajouter quelque chose à ce que M. Bilodeau vient de dire. Je pense que nous pouvons montrer aux Américains que nous n'avons pas besoin d'armes à feu. Lorsque le gouverneur Ridge est venu au Canada pour la première fois, la première chose que nous lui avons montrée c'est le pré-dédouanement à l'aéroport international d'Ottawa. Les fonctionnaires américains y travaillent en toute sécurité et nous avons indiqué que si des armes à feu se révélaient nécessaires, on utiliserait des armes à feu canadiennes. Il a accepté cette position

to stand down a bit. I think we can demonstrate that there is a solution that does not require their guns.

The Chairman: I appreciate that explanation. I want to register with the panel that there are problems and challenges that we need to face. We would like you to describe them as you go along and not simply tell us that there is a good working relationship, although I am sure that, on balance, it is good. Having said that, everyone is aware of the fact that IBETs have difficulty because an American officer cannot bring his or her weapon into Canada. There is no problem with us having a discussion about that here, and I would hope that we could have that discussion as the rest of the hearing goes forward.

Senator Meighen: You touched on some points that concern me. Have we made any progress on the issue of gun smuggling? We seem to have made some progress, of a fundamental nature, on gun registration. However, we have not put much money against gun smuggling. I would like to hear about the things — myth or reality — that cause problems in your dealings with the Americans, because I am sure, one way or another, they will be reflected — filtered perhaps but no doubt reflected — in conversations that we have down in the U.S.

Mr. Bilodeau, you touched on the fact that the Americans have created one-stop shopping in one, if not two, areas. Are they pressuring us to do the same or do you take the view that we already have one-stop shopping? Our military is wrestling with the same kinds of problems as the intelligence community in terms of the growing technology gap with the Americans. How do you keep within shouting distance? Does putting more money against it work? Perhaps it could be accomplished by cutting out existing operations that we can no longer afford because we need the money for intelligence work — Mr. Coulter's well-known and well-respected area of responsibility? If we do not have something to bring to the table, this wonderful relationship, which we had during the Cold War, is likely to sour a bit because the Americans, if I may say, are particularly zealous and purposeful in their goals in the aftermath of September 11. It is a zeal that is not always shared by everyone, including Canadians.

What do we do about the Communications Security Establishment, CSE, which has always been, in my understanding, one of our leading lights when it comes to bringing something to the table? What do we do about one-stop shopping if there is a problem, which there may not be in the eyes of the Americans? What areas are they most likely to raise with

en en reconnaissant le bien-fondé et il a invité ses collègues, qui proposaient que les fonctionnaires américains soient munis d'armes à feu en territoire canadien, à renoncer à cette idée. Je pense que nous pouvons montrer qu'il y a une autre solution et qu'il n'est pas nécessaire qu'ils soient armés.

Le président: J'apprécie cette explication. Je tiens à dire aux membres du comité qu'il y a des problèmes et des défis auxquels nous devons faire face. J'aimerais que vous nous les décriviez au fur et à mesure et que vous ne vous contentiez pas de nous dire que vous avez une bonne relation de travail, même si je suis sûr qu'en général elle est bonne. Cela étant dit, tout le monde sait que les équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) ont des difficultés parce que les agents américains ne peuvent pas apporter leurs armes au Canada. Il n'y a pas de problème à ce que nous en discutons ici et j'espère bien que nous nous en parlerons d'ici la fin de l'audience.

Le sénateur Meighen: Vous avez soulevé des points qui m'inquiètent. Avons-nous réalisé des progrès en ce qui concerne la contrebande des armes à feu? Nous semblons avoir réalisé des progrès fondamentaux en ce qui concerne l'enregistrement des armes à feu. Toutefois, nous n'avons pas investi beaucoup de ressources financières dans la lutte contre la contrebande. J'aimerais que vous nous disiez quelles choses — mythe ou réalité — vous causent des problèmes dans vos relations avec les Américains, car je suis sûr que nous en entendrons parler, d'une façon ou d'une autre — peut-être à mot couvert, mais nous en entendrons certainement parler —, lorsque nous serons aux États-Unis.

Monsieur Bilodeau, vous avez mentionné le fait que les Américains ont créé un guichet unique, non pas dans un domaine, mais dans deux. Est-ce qu'ils exercent des pressions pour que nous en fassions autant ou pensez-vous que nous avons déjà un guichet unique? Nos militaires se débattent avec le même genre de problème que le milieu du renseignement en raison de l'écart technologique croissant entre nous et les Américains. Comment faites-vous pour ne pas vous laisser trop distancer? Est-ce qu'il suffit d'investir plus d'argent? Pour y parvenir, il faudrait peut-être supprimer certaines opérations que nous n'avons plus les moyens de financer puisque nous avons besoin d'argent pour les services de renseignement — le secteur de responsabilité de M. Coulter est bien connu et respecté. Si nous n'avons rien à offrir, cette merveilleuse relation, qui existait pendant la guerre froide, pourrait tourner au vinaigre car les Américains, si j'ose dire, sont particulièrement pleins de zèle et déterminés à atteindre leurs objectifs suite au 11 septembre. C'est un zèle qui n'est pas toujours partagé par tous, particulièrement des Canadiens.

Que faisons-nous du Centre de la sécurité des télécommunications, le CST, qui, à ma connaissance, a toujours été l'une de nos étoiles qui avait toujours quelque chose à contribuer? Que faisons-nous au sujet du guichet unique s'il y a un problème, qui n'existe peut-être pas aux yeux des Américains? Quelles sont les questions qu'ils sont les plus susceptibles de

us, to which we can give a reasonable response? Finally, who is the quarterback? Is it you, Mr. Bilodeau, for all of the operations?

Mr. Bilodeau: “Quarterback” is a good title because the work takes on that proportion.

Senator Meighen: I sat back in my chair when I read that the Prime Minister chairs a meeting once per year on security and intelligence. Presumably, in the present context, he has met more frequently than once per year. It seems that our Prime Minister chairing a committee on security and intelligence once per year does not manifest a degree of concern that we have about this area. Those few questions tie into the chair’s earlier comments.

Mr. Bilodeau: The Prime Minister chairs the meeting annually to review intelligence priorities. It is not the only discussion among ministers involving the Prime Minister on security and intelligence. Those issues come up at cabinet meetings and at bilateral meetings. The Prime Minister is briefed on a regular basis. That annual meeting sets the intelligence priorities for the government, at large. It is a strategic look ahead on the priorities that we have given ourselves. It is a targeted meeting.

Senator Meighen: You said that these issues arise in cabinet. Is that because a particular minister has a specific security concern or information to discuss? It could be the Solicitor General or the Minister of Justice or the Minister of Finance.

Mr. Bilodeau: It could be a sectoral issue that requires approval of cabinet or it could be a general discussion of a situation involving security — for instance, security throughout Canada following the declaration of a war.

Senator Meighen: Security is not a standing item.

Mr. Bilodeau: That is right — it is a regular item that comes up periodically. It could concern a general situation or it could be just an update. The main committee is the House of Commons Public Security and Anti-terrorism Committee, chaired by Mr. Manley. It is comprised of all the ministers in the security and intelligence envelope based on cabinet.

We are observing homeland security carefully. From your deliberations in Washington, we would welcome the information that you will receive in respect of the American approach to homeland security. Homeland security constitutes the activities of nine departments. In the early days they had only three people on the job: Governor Ridge, Mr. Hutchison and Mr. England. Now, there will be 170,000. They are hoping for greater cohesion and more de-centralized management because they do not want to do everything in Washington.

soulever pendant nos discussions, et à quelles questions pouvons-nous donner une réponse raisonnable? Enfin, qui est le quart-arrière pour toutes les opérations? Est-ce vous, monsieur Bilodeau?

M. Bilodeau: «Quart-arrière» est un bon titre pour désigner cette tâche.

Le sénateur Meighen: J’ai été surpris de lire que le premier ministre préside une réunion sur la sécurité et le renseignement une fois par année. Je suppose que dans le contexte actuel, cette réunion a lieu plus qu’une fois par année. Le fait que notre premier ministre préside un comité sur la sécurité et le renseignement qui se réunit une fois par année semble indiquer que cette question ne l’inquiète pas autant que nous. Ces quelques questions font suite aux commentaires du président.

M. Bilodeau: Le premier ministre préside cette réunion annuelle pour examiner les priorités en matière de renseignement. Ce n’est pas la seule discussion qu’ont les ministres et le premier ministre sur la sécurité et le renseignement. Ces questions se trouvent à l’ordre du jour de réunions du Cabinet et de réunions bilatérales. Le premier ministre est informé régulièrement. Cette réunion annuelle sert à établir les priorités en matière de renseignement pour l’ensemble du gouvernement. C’est un aperçu stratégique des priorités que nous nous sommes données. C’est une réunion très ciblée.

Le sénateur Meighen: Vous avez dit que le Cabinet discute de ces questions. Est-ce parce qu’un ministre a une préoccupation ou une information particulière en matière de sécurité? Par exemple, le solliciteur général, ou le ministre de la Justice ou le ministre des Finances.

M. Bilodeau: Il peut s’agir d’une question sectorielle que le Cabinet doit approuver ou alors d’une discussion d’ordre général sur une situation qui comporte des éléments qui touchent à la sécurité — par exemple, la sécurité du Canada suite à une déclaration de guerre.

Le sénateur Meighen: La sécurité n’est pas à l’ordre du jour de toutes les réunions.

M. Bilodeau: C’est exact, c’est une question qui est abordée périodiquement, soit en ce qui a trait à une situation générale ou simplement pour une mise à jour. Le principal comité responsable de ces questions est le comité de la sécurité publique et de l’antiterrorisme présidé par M. Manley. Il est composé de tous les ministres qui ont des responsabilités en matière de sécurité et de renseignement.

Nous observons de très près le dossier de la sécurité intérieure. Nous aimerions que vous nous fassiez part de l’information que vous obtiendrez sur l’approche américaine à la sécurité intérieure lors de vos discussions à Washington. Il y a neuf départements qui s’occupent de la sécurité intérieure. Au début, il n’y avait que trois personnes chargées de cette question: le gouverneur Ridge, M. Hutchison et M. England. Maintenant il y en aura 170 000. Ils espèrent une gestion plus cohérente et plus décentralisée car ils ne veulent pas que tout se fasse à Washington.

Gleaning from their experience is useful to us, as we meet with them at the official level, and then learning how they do it and what benefits they are drawing from it. In Canada, we could then decide, after we review our own organization, whether there are adjustments to be made. I am a coordinator at the strategic level, not at the day-to-day level. Your observations and experience would be valuable and the government would want to take account of that to build on it. The Americans suggest that it is too soon to draw a conclusion because they have only just begun.

You referred to the myths that they have of us and how we can improve. There have been concerns about our immigration identification and refugee management, but the government has made changes following new legislation last year. Any concerns that you could bring back in that respect, and any assurance that you could give that we have a better refugee management and immigration identification abroad, would be helpful. We do better paperwork and security clearance and we have quicker provisions for turn-around for deportations. There is where our colleagues have concern.

Senator Meighen: Some hard facts would be required. Some approaches have been completed.

The Chairman: Senator Meighen is touching on what we found to make a big difference on such a visit. When attending a meeting with a Congressional committee, you may find someone trying to blind-side you with questions. You need to have the facts straight. For example, if you cannot say how long it takes us to deal with a refugee claim versus how long it takes them to deal with a refugee claim, then there will be a problem.

Mr. Bilodeau: Comparative statistics would be useful.

Mr. Dickenson: About the myth and reality, Senator Meighen, this whole immigration and refugee file is important. Americans can never believe that over 50 per cent of our undocumented refugees come across the American border because they seem to assume everyone wants to stay in America. Somehow or other, those people got into America.

They never touch upon the fact that there are millions and millions of people in the United States that they do not even know about. There are some real discrepancies in terms of the questions they will pose to you and to us, in relation to the ones they would turn back on themselves. I think we can provide you with some tighter documents or information on that.

Mr. Bilodeau: In 2001, more than half the refugees came through the United States. Those are background facts that we will provide to you.

Senator Meighen: I was hoping Mr. Coulter would respond, having thrown lavish praise his way.

Il serait utile pour nous de profiter de leur expérience, puisque nous les rencontrons au niveau officiel et nous apprenons ce qu'ils font et quels avantages ils en tirent. Au Canada, nous pouvons ensuite décider, après avoir examiné notre propre organisme, s'il y a des rajustements à faire. Je suis un coordonnateur au niveau stratégique, mais je ne m'occupe pas de ces questions au jour le jour. Vos observations et votre expérience nous seraient utiles et le gouvernement voudrait profiter de leur expérience. Les Américains disent qu'il est trop tôt pour tirer des conclusions puisqu'ils viennent tout juste de commencer.

Vous avez mentionné les mythes qu'ils entretiennent à notre sujet et les améliorations que nous pourrions apporter. Nos processus d'identification des immigrants et de gestion des réfugiés ont suscité des préoccupations, mais le gouvernement a apporté des modifications l'an dernier après l'adoption de la nouvelle loi. Il serait utile que vous nous transmettiez leurs préoccupations à cet égard et que vous les assuriez que nous avons maintenant un meilleur processus de gestion des réfugiés et d'identification des immigrants à l'étranger. Nous avons amélioré les documents et les autorisations de sécurité, et les nouvelles dispositions nous permettent de déporter les indésirables plus rapidement. C'est ce qui inquiète nos homologues.

Le sénateur Meighen: Il nous faudrait des faits concrets. Certaines mesures sont déjà en place.

Le président: Le sénateur Meighen mentionne quelque chose qui fait toute la différence lors d'une telle visite, comme nous avons déjà pu le constater. Lors d'une réunion avec les membres d'un comité du Congrès, il peut y avoir quelqu'un qui essaie de nous prendre au dépourvu par ses questions. Nous devons être sûrs des faits. Par exemple, si nous ne pouvons pas dire combien de temps il nous faut pour traiter une demande de statut de réfugié comparativement au temps que prend ce processus aux États-Unis, il y aura un problème.

M. Bilodeau: Il serait utile d'avoir des données comparatives.

M. Dickenson: Au sujet du mythe et de la réalité, sénateur Meighen, le dossier de l'immigration et des réfugiés est important. Les Américains n'arrivent pas à croire que plus de 50 p. 100 des demandeurs de statut de réfugié qui arrivent au Canada sans document viennent des États-Unis, parce qu'ils pensent que tout le monde veut rester aux États-Unis. D'une façon ou d'une autre, ces personnes ont réussi à entrer d'abord aux États-Unis.

Ils ne mentionnent jamais le fait que des millions et des millions de personnes se trouvent aux États-Unis à leur insu. Il y a de véritables écarts entre les questions qu'ils vous poseront et qu'ils nous posent et celles qu'ils pourraient se poser eux-mêmes. Je pense que nous pouvons vous fournir de la documentation plus pertinente là-dessus.

M. Bilodeau: En 2001, plus de la moitié des réfugiés sont arrivés des États-Unis. Ce sont des renseignements de base que nous vous fournirons.

Le sénateur Meighen: Après l'avoir encensé, j'aurais espéré que M. Coulter réponde.

Mr. Coulter: What is happening with respect to CSE/NSA relations, post-September 11 is a good news story. There is no question about it. I worry every day, the way that technologies are changing and the expenses of business are increasing, that our capability will not be sustainable over the long term. However, we are working at ways that we can contribute, that we will be able to sustain, in niches that are real contributions that you can leverage to position yourself well.

It will come back as an issue every year, in terms of how we can maintain the position, what it will cost us and what the right niches are. Post-September 11, it is a good news story in Canada-U.S. terms because of two things. First, we received authorities we did not have before. Bill C-36 and the amendments to the National Defence Act put us in the ball game, in terms of having the authorities that we needed to deal with the terrorism target. The resources were a significant infusion that was overdue but real. We are managing growth now. It is not perfect, in the sense that I have everything that I have asked for, but it is significant growth and it is making a difference.

Senator Meighen: I have two short questions on that, gentlemen. What success or challenge are you facing in terms of hiring high-grade, Arabic-speaking analysts and technical people in an area that, perhaps during the Cold War, was not one area in which you had to be particularly concerned? Also, I think you made the comment or alluded to the fact, Mr. Coulter, that Americans could not necessarily get all the intelligence information by themselves. I am sure there are limits, but to what extent do they want intelligence from other sources in the same fashion as they want military contribution from other nations. The military contribution, I put to you, is mainly not for military reasons, but for political reasons and having a coalition rather than a go-it-alone attitude. On a consistent basis, to what extent do we, the Brits, the Germans or the Dutch provide information that they probably would not have been able to get themselves even if they had thrown money at it?

Mr. Coulter: With regard to your first point, senator, when we started our growth scenario, I did not know what to expect in terms of the return we would get for a little bit of signalling out in Canadian society that we needed some talented people or, as you put it, high-grade analysts. We conducted a recruitment campaign in which we were looking for computer scientists, engineers, mathematicians and high-grade analysts, as well as linguists. You will appreciate that I will not go through the languages we were looking for, but in an intelligence-gathering business, you can imagine. Years ago, we looked only for Russian linguists, but now we are looking for them in a number of areas and they are not easy to come by.

We received a deluge of applications; the last time I counted, we had about 15,000 applications for a couple of hundred positions. They are high-quality applications. We are not sure about every single subcategory we will receive there. We may need

M. Coulter: Les relations entre le CST et la NSA depuis le 11 septembre sont très positives. Cela ne fait aucun doute. Chaque jour, je crains que nous ne puissions maintenir notre capacité à long terme, étant donné l'évolution des technologies et l'accroissement des coûts. Toutefois, nous cherchons des moyens de contribuer que nous pourrions soutenir dans des créneaux où nos véritables contributions nous permettent de bien nous positionner.

La question de savoir comment maintenir notre position, à quel coût et dans quels créneaux se posera chaque année. Depuis le 11 septembre, les relations canado-américaines sont bonnes pour deux raisons. Premièrement, nous avons obtenu des pouvoirs que nous n'avions pas auparavant. Le projet de loi C-36 et les modifications à la Loi sur la défense nationale nous ont permis de jouer un rôle en nous donnant les pouvoirs dont nous avons besoin. L'injection de ressources considérables s'est fait attendre mais elle est réelle. Maintenant, nous gérons la croissance. Ce n'est pas parfait, puisque je n'ai pas obtenu tout ce que j'ai demandé, mais il s'agit d'une croissance considérable et cela compte.

Le sénateur Meighen: J'ai deux courtes questions à ce sujet, messieurs. Avez-vous réussi à recruter des analystes et des experts techniques de haut calibre qui parlent arabe, un domaine qui ne vous préoccupait peut-être pas particulièrement pendant la guerre froide, ou est-ce que cela pose des difficultés? En outre, je pense que vous avez mentionné, monsieur Coulter, que les Américains ne pouvaient pas nécessairement obtenir tous les renseignements eux-mêmes. Je suis sûr qu'il y a des limites, mais dans quelle mesure cherchent-ils à obtenir des renseignements d'autres sources tout comme ils s'attendent à ce que d'autres pays contribuent sur le plan militaire? Je pense que cette contribution militaire, ce n'est pas tellement pour des raisons militaires qu'ils la souhaitent, mais plutôt pour des raisons politiques afin d'avoir une coalition et de n'être pas obligés d'agir seuls. Dans quelle mesure les Canadiens, les Britanniques, les Allemands ou les Néerlandais leur fournissent-ils de l'information qu'ils n'auraient probablement pas pu obtenir eux-mêmes même s'ils y avaient mis beaucoup d'argent?

M. Coulter: En ce qui concerne votre première question, sénateur, lorsque nous avons commencé notre scénario de croissance, je ne savais pas quelle réaction attendre lorsque nous avons indiqué aux Canadiens que nous avions besoin de gens talentueux ou, pour reprendre vos termes, d'analystes de haut calibre. Nous avons mené une campagne pour recruter des informaticiens, des ingénieurs, des mathématiciens et des analystes de haut calibre, ainsi que des linguistes. Vous comprendrez que je ne vous donne pas la liste des langues qui nous intéressent, mais, comme nous sommes dans le milieu du renseignement, vous pouvez bien imaginer lesquelles. Il y a des années, nous cherchions uniquement des linguistes russes, mais maintenant nous en cherchons qui connaissent d'autres langues et ils sont difficiles à trouver.

Nous avons été inondés de demandes; la dernière fois que j'ai compté, nous avons reçu environ 15 000 demandes pour quelques centaines de postes. Ce sont d'excellentes demandes. Nous ne sommes pas sûrs de trouver des employés pour chaque

to get out more to universities to get the right people, but it is going well. It surpassed all my expectations in terms of a return from a recruitment campaign.

People from all over the Canadian government are interested in working at CSE. I think they know that intelligence is a priority of the Canadian government, and it is a priority to which they respond. We are in an exciting phase in terms of developing our capabilities, which is going well. Our growth has been in two stages. We have gone through the first stage and when we receive the second part of our funding in 2003-04, we will go through another phase of growth.

In terms of what I said earlier about the United States and the way that it will have to partner to get information, and certainly in terms of all the contacts that I talk to in the United States, that is not just an odd view. It is a common view that they will have to develop new partnerships with new countries and strengthen old partnerships, because the information that they need post-September 11 is hard to get. The world is a big place, and it will take a lot of hard work and effort to bring in the information they need.

That corresponds with some Canadian government priorities, too. We have been producing information of value to both our governments, and then leveraging that to get all the information we can, back.

I do not see unilateralism in information space. I live in the information space, not the action space. The American model there is more multilateral. Because I do not live in the action space, I will not comment on where the U.S. is going in terms of unilateralism on actions. However, the reality is that, in information, you need a lot of partnerships. The world is a big place; you have to go out there and get information in many ways and it still may not be enough information to get the job done. With respect to military action, obviously the United States is very big in comparison. As I understand it, they have a military of greater size than the next seven powers in the world. It is a huge capability. Therefore, unilateralism is more possible in action space than in information space.

Senator Atkins: In your own words, you say that the Prime Minister is ultimately responsible for security and intelligence. To follow up on Senator Meighen's question, it amazes me that the Prime Minister would only meet, as you say, about once a year. I would have thought that after September 11, it would have more priority than that.

Do you report directly to the Prime Minister or do you report to Minister Manley?

Mr. Bilodeau: I report to the Prime Minister through the Clerk of the Privy Council, Mr. Himelfarb, and to Mr. Manley as his Deputy Minister directly. That is the arrangement.

sous-catégorie. Nous devons peut-être aller dans les universités pour recruter les gens qu'il nous faut, mais ça va bien. La réaction à notre campagne de recrutement a dépassé toutes mes attentes.

Des fonctionnaires de l'ensemble de la fonction publique aimeraient travailler au CST. Je pense qu'ils savent que le renseignement est une priorité du gouvernement canadien et c'est une priorité à laquelle ils répondent. Nous sommes dans une phase de développement de nos capacités qui est très stimulante et qui se passe bien. Nous avons connu une croissance en deux étapes. Nous avons franchi la première étape et lorsque nous recevrons la deuxième partie de notre financement, en 2003-2004, nous aurons une autre phase de croissance.

Pour ce qui est de ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet des États-Unis et du fait qu'ils devront chercher des partenaires pour obtenir des renseignements, je ne suis pas le seul à le croire, du moins si j'en crois tous mes contacts aux États-Unis. C'est une opinion largement répandue qu'ils devront créer de nouveaux partenariats avec de nouveaux pays et renforcer leurs anciens partenariats car les renseignements dont ils ont besoin depuis le 11 septembre sont difficiles à obtenir. Le monde est vaste et il faut beaucoup de travail et d'efforts pour obtenir les renseignements dont ils ont besoin.

En outre, cela correspond à certaines priorités du gouvernement canadien. Nous produisons de l'information utile pour nos deux gouvernements puis nous nous en servons comme levier pour obtenir autant de renseignements que possible en retour.

Je ne pense pas que l'unilatéralisme soit possible dans le milieu du renseignement. Nous vivons dans l'espace renseignement et non pas dans l'espace action. Le modèle américain est plus multilatéral. Comme je ne vis pas dans l'espace action, je n'ai pas d'observations à faire sur l'orientation des États-Unis en ce qui concerne l'unilatéralisme de leurs actions. Toutefois, c'est un fait que pour obtenir des renseignements, il faut de nombreux partenaires. Le monde est vaste; on obtient des renseignements de nombreuses façons mais ce n'est peut-être pas assez pour réussir. En ce qui concerne l'action militaire, il est clair que les États-Unis sont immenses en comparaison des autres pays. Je crois savoir que leur puissance militaire dépasse la puissance combinée des sept autres plus grandes puissances. C'est une capacité immense. C'est pourquoi l'unilatéralisme est davantage possible dans l'espace action que dans l'espace renseignement.

Le sénateur Atkins: Vous avez vous-même dit que le premier ministre détient la responsabilité ultime en matière de sécurité et de renseignement. Pour enchaîner sur la question du sénateur Meighen, je suis étonné que le premier ministre ne tienne de réunion sur cette question qu'environ une fois par année. J'aurais cru qu'après le 11 septembre, ce dossier aurait une plus grande priorité.

Relevez-vous directement du premier ministre ou du ministre Manley?

M. Bilodeau: Je relève du premier ministre par l'entremise du greffier du Conseil privé, M. Himelfarb, et de M. Manley, directement, puisque je suis son sous-ministre. C'est ainsi que je fonctionne.

Senator Atkins: How often does Mr. Manley chair his ad hoc committee?

Mr. Bilodeau: We have been meeting regularly. We have had meetings every second week, which is normal for cabinet committees. Some meet weekly; others meet bi-weekly. We have been steady since I took on the responsibilities in the fall, and have had meetings about every second week. They have full agendas and good attendance.

As I said earlier in response to Senator Meighen, that is the key committee for policy and information and taking stock of our progress and our undertakings.

Senator Atkins: Does he give you enough time in those meetings to feel you are getting the right direction?

Mr. Bilodeau: Yes, sir. There is normal documentation, like any cabinet committee. We follow the same procedures as other committees, with a chair and vice chair and a membership. Attendance has been good. There is no lack of interest in the topic, let me assure you.

Senator Atkins: I hope not. You said that you had just returned from two days of meetings. If we asked what we could do to be more helpful, what suggestions would they offer? Do you sense there is a key priority in terms of your relationship with them?

Mr. Bilodeau: I would say counter-terrorism. I think that they are very concerned about that. You see that in their daily pronouncements from responsible cabinet officials and the president. They are concerned about counter-terrorism in all its forms: Intelligence, analysis, border security, sectoral security, and weapons of mass destruction, dissemination.

As I said earlier in my remarks, if we had more resources, we would do more, but we are doing quite a bit on that both domestically and internationally. You may find in your discussions in Washington that it would be interesting for you to probe how they feel their own achievements have fared. The Department of Homeland Security is an attempt to bring more people together that had been operating separately. I guess they feel that they need more cohesion. They have established an integration centre recently in the CIA to bring together the analysis of functions of the CIA, the FBI, the National Imagery Agency and the NSA. They are not entirely satisfied with the results they have had on counter-terrorism. I have heard that as being very much a concern.

Senator Atkins: When we were there last year speaking on this, when it came to shipments that came through our ports, the suggestion was again that we were the sieve. The truth is that we inspect more of the containers than they do. As a result of Minister Manley's meetings with Governor Ridge, they now have American inspectors working out of our ports. How do they feel that is going?

Le sénateur Atkins: Est-ce que le comité spécial de M. Manley se réunit souvent?

M. Bilodeau: Nous nous réunissons régulièrement. Nous nous réunissons aux deux semaines, ce qui est normal pour un comité du Cabinet. Certains se réunissent toutes les semaines; d'autres, aux deux semaines. Depuis que j'ai assumé mes responsabilités l'automne dernier, nous nous sommes réunis à peu près toutes les deux semaines. Notre ordre du jour est toujours chargé et l'assiduité est bonne.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, en réponse au sénateur Meighen, c'est le comité qui a la principale responsabilité en matière de politique et de renseignement et qui doit mesurer nos progrès et évaluer les mesures que nous prenons.

Le sénateur Atkins: Est-ce qu'il vous accorde assez de temps pendant ces réunions pour que vous sentiez que vous obtenez de bonnes directives?

M. Bilodeau: Oui, monsieur. Il y a de la documentation, comme pour tout comité du Cabinet. Nous suivons la même procédure que les autres comités, nous avons un président, un vice-président et des membres. L'assiduité est bonne. La question suscite beaucoup d'intérêt, vous pouvez me croire.

Le sénateur Atkins: Je l'espère bien. Vous avez dit que vous arrivez tout juste de deux jours de réunions. Si nous leur demandons ce que nous pouvons faire pour leur être utiles, quelles suggestions nous feront-ils? Avez-vous le sentiment qu'il y a une question prioritaire en ce qui concerne notre relation?

M. Bilodeau: Je dirais que c'est l'antiterrorisme. Je pense que cela les préoccupe beaucoup. On le voit dans les déclarations quotidiennes des responsables et du président. Ils se préoccupent de l'antiterrorisme à tous les niveaux: renseignements, analyses, sécurité des frontières, sécurité sectorielle, armements de destruction massive, diffusion des renseignements.

Comme je l'ai dit plus tôt, si nous avions davantage de ressources, nous en ferions davantage, mais nous faisons pas mal de choses sur le plan intérieur et international. Lorsque vous irez à Washington, vous pouvez leur demander ce qu'ils pensent de leurs propres réalisations jusqu'à ce jour, cela sera peut-être intéressant pour vous. Le département de la Sécurité intérieure essaie d'unir des gens qui travaillaient en vase clos auparavant. J'imagine qu'ils ressentent le besoin d'une plus grande cohésion. Ils ont créé récemment un centre d'intégration à la CIA afin de réunir les capacités d'analyse de la CIA, du FBI, de la National Imagery Agency et de la NSA. Ils ne sont pas tout à fait satisfaits des résultats qu'ils ont obtenus sur le front de l'antiterrorisme. J'ai su que cela les préoccupe beaucoup.

Le sénateur Atkins: Lorsque nous sommes allés là-bas l'an dernier pour parler de cela, lorsqu'il a été question des chargements qui passent par nos ports, on nous a dit une fois de plus que notre pays est une passoire. Mais le fait est que nous inspectons davantage de conteneurs qu'eux. En conséquence des rencontres entre le ministre Manley et le gouverneur Ridge, il y a maintenant des inspecteurs américains dans nos ports. Quel est leur avis à ce sujet?

Mr. Bilodeau: I have not heard any comments on that. We hope to do more pre-clearance of one kind or another. We are examining the rail sector. They would like to do more work there. The issue for us and for them is whether you inspect every container or do it by sampling. They feel that, to the extent that pre-clearance and the programs we have to cross the border more efficiently can accommodate security, they are willing to look at it.

Mr. Collenette announced a major marine security program over five years, a few weeks ago. That will facilitate the physical security on the marine side, the security-checking of people who get off boats, more policing, and inspection techniques through containers. We can do more. We have American inspectors in three ports now. We can do more over time. There is a willingness to do it, sir.

Senator Atkins: Do the inspectors in Canada carry weapons?

Mr. Bilodeau: No.

Senator Atkins: When you have these meetings, is there any sign of frustration that they are not able to get the suppliers to provide the equipment that they feel is necessary for security purposes?

Mr. Bilodeau: I have not heard that. I think they have had budget increases that have been so great that there is probably an administrative backlog. I know the Department of Homeland Security has ambitious objectives on that front, and they have flexible arrangements. I have not heard that preoccupation.

In Canada, even with our modest \$7 billion, and I know that senators have commented on this, it takes time to bring the physical assets into place. I have not heard that our American colleagues, other than the homeland people, are trying to gear up quickly. They had not mentioned that. Perhaps this is something you can explore with them, because the numbers and investments there are so massive that there are bound to be supply issues.

Senator Atkins: They get the priority.

Mr. Bilodeau: That is right.

Senator Atkins: In our report, there are certain areas where there is a requirement for equipment, and we could not get it as quickly as the Americans have. I assume most of that equipment does come in from the United States?

Mr. Bilodeau: It would be mostly from the United States. Since they have longer production chains through their supply, they get first call. If it is an American company, one can understand that. This is a problem in establishing the capital equipment and machinery for security work that all departments in Canada have. It takes more time than we estimate. Hopefully we stay on price, but supply is a problem.

M. Bilodeau: Je n'ai pas entendu de commentaires à ce sujet. Nous espérons faire davantage de pré-dédouanement d'une manière ou d'une autre. Nous étudions le secteur ferroviaire. Ils voudraient en faire davantage de ce côté. La question pour nous et pour eux est de savoir s'il faut inspecter tous les conteneurs ou seulement un échantillon. Ils se disent prêts à examiner cette question dans la mesure où le pré-dédouanement et les programmes visant à faciliter le passage des frontières peuvent assurer la sécurité.

M. Collenette a annoncé un grand programme quinquennal de sécurité maritime, il y a quelques semaines de cela. Cela facilitera la sécurité physique du côté maritime, l'inspection des personnes qui débarquent des bateaux, une plus grande présence policière et des inspections des conteneurs. Nous pouvons en faire plus. Nous avons maintenant des inspecteurs américains dans trois ports. À la longue, nous pourrions en faire davantage. Nous sommes prêts à faire cela, monsieur.

Le sénateur Atkins: Les inspecteurs américains au Canada sont-ils armés?

M. Bilodeau: Non.

Le sénateur Atkins: Lorsque vous avez ces rencontres, sentez-vous s'ils sont irrités par le fait qu'ils ne peuvent pas obtenir des fournisseurs l'équipement qu'ils jugent nécessaire pour la sécurité?

M. Bilodeau: Il n'a pas été question de cela. Leurs augmentations budgétaires ont été tellement considérables qu'il y a probablement un embouteillage administratif. Je sais que le département de la Sécurité intérieure a des objectifs ambitieux sur ce plan, et il a une certaine marge de manœuvre. Je n'ai pas entendu cette préoccupation.

Au Canada, même avec nos modestes sept milliards de dollars, et je sais que les sénateurs ont fait des commentaires à ce sujet, il faut du temps pour mettre en place les équipements. Je n'ai pas entendu dire que nos collègues américains, sauf ceux du département de l'intérieur, essaient de s'équiper rapidement. Ils n'ont pas parlé de cela. C'est peut-être une question qu'on pourrait leur poser parce que les chiffres et les investissements sont tellement massifs de ce côté que les problèmes d'acquisition sont inévitables.

Le sénateur Atkins: Ils ont la priorité

M. Bilodeau: C'est exact.

Le sénateur Atkins: Nous disons dans notre rapport qu'il y a certains domaines où il faut des équipements, et nous ne pourrions pas les obtenir aussi rapidement que les Américains. J'imagine que le gros de ce matériel provient des États-Unis?

M. Bilodeau: Surtout des États-Unis. Étant donné qu'ils ont de plus longues chaînes de production pour leurs acquisitions, ils sont les premiers servis. S'il s'agit d'une entreprise américaine, cela se comprend. Cela nous complique la tâche lorsque nous essayons de savoir de quels équipements de sécurité disposent tous nos ministères au Canada. Cela prend plus de temps que nous pensions. Nous espérons respecter notre budget, mais il est difficile de trouver l'équipement voulu.

The Chairman: Could you comment on something briefly, Mr. Bilodeau, and then perhaps send us information later? We have heard concern about the design of Canadian airports, and more particularly, the safety and protection of American customs and immigration officials providing pre-clearance at approximately seven locations. Some of the new facilities that had been built were designed pre-9/11. It would be helpful if you could provide, either now or to the committee in writing later, the Canadian position on that. We are aware we are providing at least some police presence there, but what physical barriers are there to provide security for them?

Mr. Bilodeau: We will provide information, sir, on what we do for our own people and for our American colleagues. To the extent there have been any problems, we will outline what they have been.

Senator Smith: Since my colleagues have been thorough, I will be brief. A few times tonight you have referred to the fact that when this Department of Homeland Security is fully operational, it will have about 170,000 personnel. Give us some yardstick or benchmark of the sort of spending priorities that the Americans have put into this area of expenditure post-September 11. I imagine the bulk of those employees would be reassigned from other departments. Do you know what the incremental personnel count would be?

Mr. Bilodeau: I have not seen any numbers on that. The number given to me was from the deputy director himself. It is a ballpark number. It is the sum of the existing agencies, which number nine, ranging from Transportation, Immigration, Border Security —

Senator Smith: None of those would be necessarily incremental?

Mr. Bilodeau: I do not have that information, sir. I think he was referring to the people who were already in place who would be coming under the department's responsibility, but it may be they also have more. They put money into pretty well everything.

Senator Smith: When you go into an airport and you have people who check the screening and the luggage, here that is contracted out to security firms. Were they not going to change that and have those people in the States become federal employees?

Mr. Bilodeau: I understand some have become state employees.

Senator Smith: That would be a big component perhaps. It would be helpful to have a breakdown of the incremental jobs that have been created, as a barometer. We do not need it tonight, but at some point.

Mr. Bilodeau: I will send you a piece on the homeland security department; what there is now and the estimated growth in terms of money and people. The U.S. budget was tabled recently.

Le président: Pouvez-vous nous faire une brève réponse, monsieur Bilodeau, et peut-être nous envoyer l'information plus tard? Nous avons entendu des inquiétudes au sujet de la conception des aéroports canadiens, et plus particulièrement, de la sécurité et de la protection des agents américains des douanes et de l'immigration qui assurent le pré-dédouanement dans sept endroits à peu près. Certaines des nouvelles installations ont été conçues avant le 11 septembre. Il serait utile que vous nous fassiez connaître la position canadienne à ce sujet, maintenant ou en écrivant au comité plus tard. Nous savons que nous assurons à tout le moins une certaine présence policière de ce côté, mais quels sont les obstacles physiques qui nous empêchent d'assurer la sécurité de ce personnel?

M. Bilodeau: Nous allons vous fournir les informations voulues, monsieur, sur ce que nous faisons pour notre propre monde et nos collègues américains. S'il y a eu des problèmes, nous vous dirons lesquels.

Le sénateur Smith: Étant donné que mes collègues vous ont posé des questions détaillées, je serai bref. Vous avez mentionné à quelques reprises ce soir que lorsque ce département de la sécurité intérieure sera entièrement opérationnel, il disposera d'un effectif d'environ 170 000 personnes. Donnez-nous une idée des priorités des Américains au niveau des dépenses dans ce domaine depuis le 11 septembre. J'imagine que le gros de ces employés proviendra d'autres services. Savez-vous à combien se chiffreront ces effectifs?

M. Bilodeau: Je n'ai pas vu de chiffres à ce sujet. Le chiffre qui m'a été donné venait du directeur adjoint lui-même. C'est un chiffre approximatif. Il s'agit de l'ensemble des agences existantes, qui sont au nombre de neuf, et qui sont les transports, l'immigration, la sécurité des frontières...

Le sénateur Smith: On ne regroupera pas nécessairement tout le monde?

M. Bilodeau: Je ne le sais pas, monsieur. Je pense qu'il faisait allusion aux personnes qui sont déjà en place qui relèveraient désormais du département, mais il se peut aussi qu'ils en recrutent d'autres. Ils mettent de l'argent à peu près partout.

Le sénateur Smith: Quand vous allez à l'aéroport et que des gens inspectent les passagers et les bagages, chez nous, cette tâche est affirmée à des entreprises de sécurité privées. Est-ce que les Américains n'allaient pas changer cela et faire de ces personnes des employés fédéraux?

M. Bilodeau: Je crois savoir que certains deviendront des employés des États.

Le sénateur Smith: Ce sera peut-être un élément important. Il serait utile d'avoir la ventilation des emplois qui ont été créés, comme baromètre. Nous n'en avons pas besoin ce soir, mais un jour ou l'autre.

M. Bilodeau: Je vais vous envoyer un texte sur le département de la Sécurité intérieure; ce qui existe maintenant et la croissance prévue au niveau des crédits et du personnel. Le budget des États-Unis a été déposé récemment.

Senator Smith: Were you saying that their restructuring might cause us to do a review of whether it makes sense for us? I think you perhaps did not use those words, but I picked up a little of that flavour.

Mr. Bilodeau: We keep an open mind to reviewing the efficiency of government organizations, because over time they must evolve.

Senator Smith: It is a never-ending job?

Mr. Bilodeau: Yes, it is. We talked about this a few weeks ago. We have not had a major change in our security arrangements in Canada for some time. It is important to take account of the experience of the United States with homeland security and see how it works for them. We will see what it means for their relationship with us. If we need different arrangements for cohesion and efficiency, we will be prepared to make those recommendations to the Prime Minister.

Senator Smith: That is fair, I think.

Reference has been made to the fact that our radio transmissions are on different wavelengths from theirs. Do we take as a given that they want us having access to their transmissions? I do not think they will change their system to fit with ours. If we are to have a complementary system, I imagine we would need to make the changes. Is it reasonable to assume that they want us to have access there?

Mr. Bilodeau: It is important for information to be exchanged efficiently between our governments and departments. Once we have agreed on which information we want to exchange, we had better have the equipment to make that possible, whether it be phone, fax or computer. On the question of cost, how will that be shared? We take the costs on our side and they take the cost on theirs. That is an issue. You cannot want to share information and then have incompatibility of computers. That is also true of Canadian departments.

Senator Smith: I am not suggesting that we would be eavesdropping. Are you getting vibes from them to the effect that they want closer communications and that wavelength is one such area of communication?

Mr. Bilodeau: That is right. There are areas where they would like closer cooperation and we have areas we would like to change. We need to agree on how to protect access beyond that point.

Senator Smith: I jotted down your reference to our refugee claimants. The Americans never seem to touch on the fact that millions are in the United States that they do not know about. Are they in total denial about that, or is it just too unpleasant a subject to talk about?

Mr. Bilodeau: No, they are not in total denial. They are concerned. You have seen some of the counterterrorism activities by the FBI in Buffalo and elsewhere. They have had some

Le sénateur Smith: Disiez-vous que cette restructuration pourrait nous obliger à en examiner le bien-fondé? Vous n'avez peut-être pas employé ces mots, mais c'est un peu ce que j'ai compris.

M. Bilodeau: Nous gardons l'esprit ouvert pour repenser l'efficacité des organisations gouvernementales parce que celles-ci doivent évoluer avec le temps.

Le sénateur Smith: C'est une tâche sans fin?

M. Bilodeau: Oui. Nous en avons parlé il y a quelques semaines. Il y a longtemps que nous n'avons pas apporté de changement d'importance à nos dispositions en matière de sécurité au Canada. Il est important de tenir compte de l'expérience américaine au niveau de la sécurité intérieure et de voir comment cela fonctionne de leur côté. Nous verrons en temps et lieu ce que cela veut dire pour les rapports que nous avons avec eux. Si nous avons besoin de dispositions différentes pour plus de cohésion et d'efficacité, nous serons prêts à adresser des recommandations au premier ministre.

Le sénateur Smith: Je pense que c'est bien.

On a mentionné le fait que nos transmissions radio se font à des fréquences différentes des leurs. Est-il entendu qu'ils veulent nous donner accès à leurs transmissions? Je ne crois pas qu'ils changent leur système pour qu'il corresponde au nôtre. Si nous devons avoir un système complémentaire, j'imagine que c'est nous qui devons apporter des changements. Est-il raisonnable de penser qu'ils veulent nous donner accès à leur réseau?

M. Bilodeau: Il est important que les échanges d'information entre nos gouvernements et nos ministères soient efficaces. Une fois que nous nous serons entendus sur le genre d'information que nous voulons mettre en commun, il nous faudra avoir l'équipement pour que cela soit possible, qu'il s'agisse de téléphone, de télécopieur ou d'ordinateur. Quant au coût, comment cela sera-t-il partagé? Nous assumons les coûts de notre côté et ils assument les leurs. C'est un problème. On ne peut pas partager d'information et avoir ensuite des ordinateurs qui ne sont pas compatibles. C'est également vrai des ministères canadiens.

Le sénateur Smith: Je ne dis pas que nous devrions écouter leurs communications. D'après vous, est-ce qu'ils laissent entendre qu'ils veulent des communications plus étroites, et est-ce que la communication des fréquences en ferait partie?

M. Bilodeau: C'est exact. Il y a des domaines où ils souhaiteraient une coopération plus étroite, et il y a des domaines où nous aimerions apporter des changements. Nous devons nous entendre sur la protection de l'accès au-delà de cela.

Le sénateur Smith: J'ai noté votre remarque sur nos revendicateurs du statut de réfugié. Les Américains semblent toujours oublier qu'il y a des millions de personnes aux États-Unis dont ils ne savent rien. Est-ce qu'ils nient totalement cette réalité, ou est-ce un sujet trop délicat pour en parler?

M. Bilodeau: Non, ils ne nient pas totalement la réalité. Ils sont inquiets. Vous avez vu certaines des activités antiterroristes du FBI à Buffalo et ailleurs. Ils ont eu des surprises. Ils sont francs à

surprises. They are candid about it. Thank God that we do not have surprises in Canada. We have certain people who come to Canada and we do not know if they are still here or not. The Americans have that as well, sir. They discuss that as a concern.

Senator Banks: In respect of Senator Smith's question, I am assuming that the third safe party agreement, which is now in place or is about to come into place, will change fairly substantially the number of refugees coming to Canada from the United States and vice versa. Is that a reasonable assumption?

Mr. Bilodeau: Yes, sir.

Senator Banks: You said something to the effect that the Americans accommodate the cultural differences and the philosophical differences between our two countries vis-à-vis guns. That may be true of the Americans to whom you speak. It is less true of Americans to whom we have spoken. All generalizations are false, yours and mine. In respect of the border, questions arise such as incidents of hot pursuit and whether customs and immigration inspectors should serve from mutual accommodations. In those issues, when the question of guns comes up, it is a source of great friction. All the logical arguments in the world from the Americans' viewpoint cannot sway us because of our different philosophical view and that view will not go away.

Do you have any words of advice for us about that? Americans cannot understand what they consider to be the "illogic" of our view and they ask questions:

"Our customs and excise officer must take off his gun when he goes across that line to go to the bathroom?"

"If an immigration officer is working on that side of the line, why should he or she not be armed?"

"If two officers are working at a little post in Vermont, you are expecting us to look after the security with the gun in case your guy gets in trouble; right?"

Those are the kinds of questions that arise. Do you have any help for us there?

Mr. Bilodeau: I wish I did, senator. This is a sensitive area, as I said earlier. We need to show them that we are doing the job with them but differently on the subject of guns; that we are not putting the security of Canadians and Americans or third-party nationals at the border at risk but that we are doing our jobs competently. If we cannot show them that, we may have a concern. I believe we can show them that competence. It may not require the customs or immigration person to have a gun but it requires that there be law officials available there.

We may have to agree to disagree on that. We can say that, notwithstanding that our customs officers are not armed, there are armed security personnel on the Canadian side protecting our security in the same way. So we are different but we arrive at the same point. If we cannot show that we have the same standard of

ce sujet. Dieu merci, nous n'avons pas eu de telles surprises au Canada. Il y a des gens qui entrent au Canada et nous ne savons pas s'ils y sont toujours. Les Américains en ont eux aussi, sénateur. C'est une préoccupation pour eux.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne la question du sénateur Smith, j'imagine que l'entente sur les tiers pays sûrs, qui est maintenant en vigueur ou qui est sur le point de l'être, changera considérablement le nombre de réfugiés qui arrivent au Canada en provenance des États-Unis et vice versa. Est-ce une hypothèse raisonnable?

M. Bilodeau: Oui, monsieur.

Le sénateur Banks: Vous avez dit quelque chose à propos du fait que les Américains comprennent les différences culturelles et philosophiques entre nos deux pays au sujet des armes à feu. C'est peut-être vrai des Américains à qui vous parlez. C'est moins vrai des Américains à qui nous avons parlé. Toutes les généralisations sont fausses, les miennes et les vôtres. En ce qui concerne la frontière, on s'interroge sur ce qu'il faut faire, par exemple, dans les cas de poursuite immédiate, et sur la question de savoir si les inspecteurs des douanes et de l'immigration devraient partager les mêmes locaux. Dans ces dossiers, la question des armes à feu suscite beaucoup de heurts. Tous les arguments logiques au monde fondés sur le point de vue américain ne sauraient nous influencer parce que nous avons une conception différente des choses et qu'elle ne changera pas.

Avez-vous des conseils à nous donner à ce sujet? Les Américains ne peuvent pas comprendre ce qu'ils considèrent être notre vision «illogique» des choses, et ils posent des questions:

«Notre agent des douanes et accise doit se dessaisir de son arme à feu lorsqu'il franchit la frontière pour aller aux toilettes?»

«Si un agent d'immigration travaille de ce côté-ci de la frontière, pourquoi il ou elle ne devrait-il pas être armé?»

«Si deux agents travaillent dans un petit poste au Vermont, vous vous attendez à ce que notre gars armé protège le vôtre qui n'en a pas, n'est-ce pas?»

C'est le genre de questions qu'on nous pose. Pouvez-vous nous conseiller sur ce plan?

M. Bilodeau: J'aimerais pouvoir le faire, sénateur. C'est une question délicate, comme je l'ai dit plus tôt. Nous devons leur prouver que nous pouvons faire le travail avec eux mais différemment, en ce qui concerne les armes à feu; que nous ne compromettons pas la sécurité des Canadiens, des Américains ou des citoyens d'autres pays à la frontière mais que nous faisons notre travail avec compétence. Si nous ne pouvons pas le leur prouver, il se peut que nous ayons un problème. Je pense que nous pouvons leur prouver notre compétence. L'agent des douanes ou de l'immigration n'a peut-être pas besoin d'être armé, mais il faut que des policiers soient disponibles sur place.

Nous allons peut-être devoir chacun rester sur nos positions à ce sujet. Nous pouvons dire que, même si nos agents des douanes ne sont pas armés, il y a quand même du personnel de sécurité armé du côté canadien qui peut assurer notre sécurité de la même manière. Donc nous sommes différents mais notre but est le

security, then we would have a concern. I have no reason to believe that we do not have the same standard of security. Perhaps more people there have guns than here, but are we less secure because of that? I am not sure.

The chairman spoke a lot about a security policy. Do the standards on our side match the standards on their side? What about when people cross the border? I cannot give you absolute words of comfort. Try to probe the Americans as to why they feel a certain way, and then you should have the answers as to why we feel our way. We might have to agree to disagree. We might have to take steps to work around their policies and achieve the goal differently.

The Chairman: We look forward to receiving further information from you. We will get back to you after our trip to share the information that comes to us at the political level.

To those of you at home following our work, within the next few minutes we will be hearing from Mr. Paul Kennedy, Senior Assistant Deputy Minister, Department of Solicitor General.

In three weeks' time, on March 17, the committee will have a full day of hearings beginning at 10 a.m. The witnesses will include General Daigle and Colonel Rick Williams from the Department of National Defence; Mr. Robert Fonberg from the Privy Council Office; Mr. Daniel Jean, Acting Assistant Deputy Minister from the Department of Citizenship and Immigration; and officials from the Department of Foreign Affairs and International Trade.

If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirm hearing schedules. Otherwise you may contact the clerk of our committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of this committee.

Senators, Mr. Paul Kennedy from the Office of the Solicitor General will give us a presentation on cross-border security and policing issues with regard to Canada-U.S. relations.

Please proceed.

Mr. Paul E. Kennedy, Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policing and Security Branch, Office of the Solicitor General of Canada: I am joined by my colleague Mr. Marc Pilon, senior policy analyst with the National Security Directorate of the Department of the Solicitor General.

Having been advised that this hearing is in preparation for a fact-finding visit to Washington, I marshalled some thoughts to assist in that regard. I will first give a quick overview of some measures that Canada has put in place since September 11, 2001, as well as important bilateral initiatives on public safety and national security issues. It is important to bear in mind that while

même. Si nous ne pouvons pas prouver que nous avons une la même norme de sécurité, nous aurons des difficultés. Je n'ai pas lieu de croire que nous n'appliquons pas la même norme de sécurité. Il y a peut-être plus de gens là-bas qui sont armés, mais sommes-nous ici moins en sécurité à cause de cela? Je n'en suis pas sûr.

Le président a longuement parlé d'une politique de sécurité. Les normes canadiennes correspondent-elles aux normes américaines? Qu'arrive-t-il lorsque des gens qui traversent la frontière? Je ne peux pas vous donner d'assurance absolue. Demandez plutôt aux Américains pourquoi ils ont certaines idées, et vous pourrez alors leur dire pourquoi nous avons les nôtres. Nous devons peut-être accepter nos différences. Nous devons peut-être prendre des mesures pour contourner leurs politiques et atteindre le même but mais différemment.

Le président: Nous serons heureux de recevoir d'autres informations de votre part. Nous vous convoquerons après notre voyage pour vous faire part des informations que nous aurons reçues au niveau politique.

Aux téléspectateurs qui suivez nos délibérations, je vous annonce que dans quelques minutes, nous allons entendre M. Paul Kennedy, sous-solliciteur adjoint principal, ministère du Solliciteur général.

Dans trois semaines, le 17 mars, le comité siégera toute la journée, à partir de 10 h 00. Nos témoins seront le général Daigle et le colonel Rick Williams, du ministère de la Défense nationale; M. Robert Fonberg, du Bureau du Conseil privé; M. Daniel Jean, sous-ministre adjoint intérimaire au ministère de la Citoyenneté et de l'immigration; et nous entendrons aussi des fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères et du commerce international.

Si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez vous rendre sur notre site web, www.sen-sec.ca. Vous y trouverez le compte rendu des témoignages ainsi que le calendrier des prochaines séances. Ou vous pouvez contacter le greffier de notre comité en composant le 1-800-267-7362 pour obtenir de plus amples renseignements ou pour savoir comment contacter les membres de notre comité.

Chers collègues, M. Paul Kennedy du bureau du Solliciteur général va nous faire un exposé sur la sécurité aux frontières et les questions relatives au maintien de l'ordre dans le contexte des relations canado-américaines.

Nous vous écoutons.

M. Paul E. Kennedy, sous-solliciteur général adjoint principal, Secteur de la police et de la sécurité, Bureau du Solliciteur général du Canada: J'ai avec moi mon collègue, M. Marc Pilon, analyste principal des politiques à la Division des politiques de sécurité du ministère du Solliciteur général.

Sachant que cette audience doit servir à la préparation d'une mission d'enquête à Washington, j'ai réuni quelques réflexions susceptibles de vous aider dans votre tâche. Je vais d'abord vous donner un bref aperçu de certaines mesures que le Canada a prises depuis le 11 septembre 2001, ainsi que d'importantes initiatives bilatérales relatifs à la sécurité publique et nationale. Il faut se

our relationship has been enhanced post-September 11, cooperation and coordination between our two countries existed for 50 or 60 years before that time.

As a sovereign nation, we do, and likely always will, have different views from our American colleagues. However, we recognize the importance of continuing to work closely with them to address common threats to our continent, to our shared commerce and to our common beliefs in freedom, democracy and the rule of law. While we enjoy a close relationship with our Americans counterparts and collaborate closely on a range of key policy and operational fronts related to public safety and security, there are, of course, some irritants as well as challenges in the near and longer term.

Following the terrorist attacks in New York and Washington, our government quickly established the ad hoc committee on public security and anti-terrorism, with which I am sure you are familiar by now, to address immediate and longer-term challenges to national security. Since then, the government has made significant investments in public safety. Budget 2001 was the landmark event, but it must be recognized that in the December 2000 budget the government invested approximately \$1 billion over five years in public safety. That was enhanced by another \$7.75 billion in December of 2001. Those funds were directed at public security in the widest sense, including at the borders.

I will touch upon the highlights from our perspective. The RCMP will receive \$576 million over the next five years while CSIS will receive \$334 million over that time. That is roughly a 30-per-cent increase for both those organizations in terms of their national roles.

The anti-terrorism act was passed by Parliament in December of 2001. That was a key event in putting Canada on the world stage in terms of having legislation specifically directed at terrorist activity. Prior to that date, we treated terrorist activity as criminal activity. If there was a kidnapping, it was treated as kidnapping. If there was an assault, it was treated as such. If there was a murder, it was treated as murder. This legislation deals with such activities as part of terrorist activities.

Canada quickly joined the global effort to curb terrorist financing. That is a key point as that was a major gap in our efforts. We had legislation in place since 1989 dealing with the funding of organized crime. That legislation was updated with the implementation of FINTRAC. FINTRAC provided a procedure to collect proceeds of organized crime. That mandate was expanded to address terrorist financing.

We had the listing of terrorist entities identified by the UN Security Council. That was established according to international law. Canada has listed and frozen the assets of more than 360 terrorist entities in concert with the international community. In addition to signing and ratifying all 12 United

rappeler que le 11 septembre a resserré les liens entre nos pays, mais que la coopération et la coordination existant depuis 50 ou 60 ans auparavant.

Notre pays est souverain, et nous avons et aurons toujours probablement des opinions différentes de nos collègues américains. Cependant, nous reconnaissons l'importance d'une coopération étroite pour contrer les menaces communes au continent, à notre commerce et à l'importance que nous attachons à la liberté, la démocratie et la primauté du droit. Même si nous avons d'excellents rapports avec nos homologues américains et collaborons étroitement dans plusieurs domaines relatifs à la sécurité publique et nationale, tant sur le plan administratif qu'opérationnel, il y a bien sûr des sujets de discorde ainsi que des défis à court et à long terme.

À la suite des attentats terroristes contre New York et Washington, notre gouvernement a tout de suite créé le comité ad hoc sur la sécurité publique et l'antiterrorisme, que vous connaissez tous maintenant, j'en suis sûr pour contrer les menaces immédiates et à long terme à la sécurité nationale. Depuis lors, le gouvernement a beaucoup investi dans la sécurité publique. Le budget de 2001 a été marquant, mais il faut savoir aussi que dans le budget de décembre 2000, le gouvernement investissait environ un milliard de dollars sur cinq ans dans la sécurité publique. En décembre 2001, on a ajouté 7,75 milliards de dollars. Ces fonds étaient destinés à la sécurité publique dans son sens le plus large, y compris la sécurité aux frontières.

Voici les faits saillants de notre point de vue. La GRC recevra 576 millions de dollars au cours des cinq prochaines années, tandis que le SCRS touchera 334 millions de dollars pendant la même période. Cela correspond à une augmentation d'environ 30 p. 100 pour les deux organismes au chapitre de leur rôle national.

La Loi antiterrorisme a été adoptée par le Parlement en décembre 2001. Ce fut un événement clé qui a permis au Canada de s'illustrer sur la scène mondiale comme un pays doté d'une mesure législative ciblant expressément le terrorisme. Avant l'adoption de cette loi, l'activité terroriste était traitée comme toute autre activité criminelle au Canada. Les enlèvements, même terroristes, étaient considérés comme des enlèvements. Les voies de fait terroristes, comme des voies de fait tout simplement. Les meurtres terroristes, comme des simples meurtres. Cette loi permet de reclasser ces activités comme des activités terroristes.

Le Canada s'est rapidement joint à l'effort mondial visant à restreindre le financement du terrorisme. Auparavant, nous accusions une lacune importante à ce niveau. Depuis 1989, nous avions une loi conçue pour lutter contre le financement du crime organisé. Cette loi a été mise à jour avec la mise en oeuvre du CANAFE. Le CANAFE créait une procédure permettant de mettre la main sur les produits du crime organisé. Ce mandat a été élargi pour s'appliquer au financement terroriste.

Par ailleurs, le Conseil de sécurité des Nations Unies avait déjà établi une liste d'entités terroristes. Cette liste avait été établie conformément au droit international. De concert avec la communauté internationale, le Canada a enregistré sur sa liste plus de 360 entités terroristes, dont il a bloqué les actifs. En plus

Nations counterterrorism conventions and protocols, Canada has implemented UN Security Council resolution 1373 that requires states to enact specific counterterrorism measures.

Domestically, legislative amendments have been established creating the listing of terrorist entities under the Criminal Code. Once listed, an entity's assets are frozen and can be subject to seizure and forfeiture. The consequences for dealing with a listed entity are severe. Penalties include up to 10 years imprisonment for dealing with the property or finances of a listed entity or for knowingly facilitating the activities of a listed entity. Nineteen entities are now listed under the Criminal Code.

That is a creative piece of legislation in the sense that, in addition to criminal sanctions, it provides a regime for civil forfeiture on balance of probabilities. It has unique provisions dealing with the use of hearsay evidence and provisions for *in camera* proceedings. Absent these kinds of techniques, and it would be difficult to address this phenomenon.

We have made good progress. Our ongoing cooperation and coordination domestically, interdepartmentally and with provinces and territories, as well as internationally, particularly with our American counterparts, is an example of our dedication and commitment to our national security and public safety regime. The Smart Borders Declaration and the 30-point action plan are a testament to this.

While some of our approaches may be different, Canada and the United States are equally committed to the security and integrity of our nations, the well-being of our citizens and our interdependent trading relationships. Our public safety and security mandates relate directly to an important U.S. priority — homeland security. The U.S. expects Canada to participate as a strong partner in strengthening cross-border law enforcement and counter-terrorism arrangements that affect both countries.

Given the impact of both security and the economy, border issues have emerged as one of highest priorities in Canada-U.S. relations. In addressing these issues, the portfolio's key American interlocutor is the U.S. Attorney General. However, the recent amalgamation of several U.S. border and public security agencies into the newly created Department of Homeland Security will also translate eventually into close ties with the new U.S. government institution.

Longstanding American and Canadian law enforcement efforts at and across our common border are a testament to how two countries can and should work together. However, a relationship can also be complex because you must, of necessity, take the balanced approach to trans-national criminality and border security in order to reduce security risks while at the same time promoting economic prosperity.

d'avoir signé et ratifié les douze conventions et protocoles onusiens antiterroristes, le Canada a mis en oeuvre la résolution 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui oblige les États à édicter des mesures antiterroristes précises.

Au pays, par voie de modifications législatives, nous avons créé la liste d'entités terroristes en vertu du Code criminel. Une fois inscrite sur cette liste, une entité voit ses actifs bloqués, et ceux-ci peuvent être saisis ou confisqués. Les peines prévues pour une association avec une entité enregistrée sont sévères. L'association avec les actifs ou les finances d'une entité inscrite, ou encore le fait de favoriser sciemment les activités d'une telle entité sont passibles d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à dix ans. À l'heure actuelle, 19 entités sont inscrites en vertu du Code criminel.

C'est une mesure législative novatrice en ce sens que, outre les sanctions pénales, elle prévoit un régime de confiscation fondé sur la prépondérance des probabilités. La mesure comporte des dispositions uniques permettant d'utiliser la preuve par oui-dire et d'avoir recours aux audiences à huis clos. Sans de tels outils, il serait très difficile de s'attaquer au phénomène.

Nous avons réalisé de nets progrès. Nos efforts de coopération et de coordination nationales, interministérielles, avec les provinces et territoires, ainsi qu'au niveau international et en particulier avec nos homologues américains, illustrent notre dévouement et notre engagement envers notre sécurité nationale et notre régime de sécurité publique. La déclaration sur la frontière intelligente et le plan d'action en 30 points en font foi.

Bien que certaines de nos méthodes diffèrent, le Canada et les États-Unis sont tous deux déterminés à assurer la sécurité et l'intégrité de nos pays, le bien-être de nos citoyens et le maintien de nos relations commerciales interdépendantes. Nos mandats visant la sûreté et la sécurité publique correspondent directement à une priorité américaine importante — la sécurité du territoire. Les États-Unis s'attendent à ce que le Canada soit un partenaire vigoureux dans les efforts visant à raffermir la répression transfrontalière et à renforcer les arrangements antiterrorisme qui concernent les deux pays.

Étant donné leur incidence sur la sécurité et sur l'économie, les questions frontalières sont devenues l'une des grandes priorités des relations canado-américaines. Pour ces questions, l'interlocuteur américain clé est le secrétaire à la Justice des États-Unis. Toutefois, la récente fusion de plusieurs organismes américains de sécurité frontalière et publique au sein du nouveau ministère de la sécurité intérieure se traduira aussi, à terme, par des liens étroits avec ce nouvel organisme gouvernemental américain.

Depuis longtemps, les services policiers américains et canadiens collaborent sur les questions frontalières et transfrontalières, témoignant ainsi de la coopération possible et nécessaire entre les deux pays. Toutefois, la relation peut aussi être complexe parce qu'il faut inévitablement assurer la sécurité de la frontière et la lutte contre la criminalité transfrontalière d'une façon équilibrée, afin de réduire les risques à la sécurité tout en favorisant la prospérité économique.

While our relationship has been extremely productive, there have been irritants. For example, some high profile American representatives and the media have been quick to report unsubstantiated information that has perpetuated false assumptions about Canada. An example of this is the unfounded allegation that some of the September 11 terrorists came from Canada. As committee members are aware, there appears to be an American misconception that Canada is the Achilles heel of U.S. homeland security, whether in the case of the 9/11 hijackers or the more recent media articles regarding the alleged F.B.I. Five, the U.S. media is quick to falsely accuse Canada of harbouring terrorists and allowing its space to be used as a launching pad for potential attack on the United States.

The same can be said about the movement of illicit drugs from Canada into the United States. There is a false perception that Canada is a major source country for marijuana destined for the United States.

However, the reality is that a very small percentage of marijuana smuggled into the United States originates in Canada. In fact, according to the American sources, seizures of marijuana originating in Mexico totalled over 600,000 kilograms for the first six months of 2002. In contrast, only 9,000 kilograms seized in the United States can be traced back to Canada. This represents 1.5 per cent of the marijuana seized, in comparison to marijuana coming from Mexico.

In addition, there appears to be misconception about Canada's efforts to control the movement of precursor chemicals to the United States. These things are all important because they touch on the security of the border. Efforts to block terrorists equally block drugs, alien smuggling — the works. The reality is that Health Canada has developed new precursor control regulations under the Controlled Drugs and Substances Act to establish more effective measures to monitor and control precursor chemicals used in the manufacturing of illicit drugs while minimizing the impact of legitimate trade and use of precursor chemicals. That is important because some in the United States believe there is a strong nexus between criminal activity and the financing of terrorist groups in this area.

Furthermore, Canadian and U.S. law enforcement officials enjoy excellent cooperation in addressing the threat of drug trafficking. This close cooperation has been publicly recognized several times by the Bush administration. Recognizing the need for accurate information upon which to base plans and develop solutions, our two countries must work together to ensure that our American counterparts on Capitol Hill are properly informed and have the necessary facts at their disposal to correct myths and accurately portray realities.

Bien que nous ayons eu une relation extrêmement productive, il y a eu des points de friction. Par exemple, certains dignitaires américains et les médias de ce pays n'ont pas hésité à faire état d'information non corroborée qui a perpétué des mythes au sujet du Canada. Je cite en exemple l'allégation non fondée voulant que certains des auteurs des attentats du 11 septembre étaient entrés aux États-Unis en passant par le Canada. Comme les membres du comité le savent, une idée fausse comme quoi l'effet que le Canada est le tendon d'Achille de la sécurité du territoire américain, qu'il s'agisse des pirates de l'air du 11 septembre ou encore d'articles de journaux plus récents concernant un avertissement du FBI au sujet de cinq terroristes se dirigeant vers les États-Unis en provenance du Canada. Les médias américains n'hésitent pas à accuser à tort le Canada d'héberger des terroristes et de permettre que son territoire soit utilisé comme plate-forme de lancement d'une attaque éventuelle contre les États-Unis.

C'est la même situation pour le trafic de drogues aux États-Unis en provenance du Canada. Mythe: Une grande partie de la marijuana qui entre aux États-Unis vient du Canada.

En réalité un faible pourcentage de la marijuana qui circule aux États-Unis provient du Canada d'après les sources américaines, les saisies de marijuana provenant du Mexique ont totalisé plus de 600 000 kilogrammes au cours des premiers six mois de 2002. En contraste, 9 000 kilogrammes seulement de marijuana saisis aux États-Unis provenaient du Canada. Ce total représente 1,5 p. 100 de la quantité de marijuana saisie en provenance du Mexique.

En outre, il y a un mythe entourant les mesures de contrôle canadiennes du mouvement des produits chimiques précurseurs qui entrent aux États-Unis. Tout cela est important parce qu'il est question de la sécurité de la frontière. Les efforts visant à intercepter les terroristes permettent également d'intercepter le trafic de drogues, de clandestins, et ainsi de suite. En fait, Santé Canada a élaboré de nouveaux règlements de contrôle des précurseurs chimiques en vertu de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, pour créer des mesures plus efficaces de surveillance et de contrôle des produits chimiques précurseurs qui entrent dans la fabrication de drogues illicites, tout en minimisant l'incidence sur le commerce et l'utilisation légitime des précurseurs chimiques. Il est important de le souligner parce que d'aucuns, aux États-Unis, croient qu'il y a un lien important entre l'activité criminelle et le financement d'organisations terroristes dans la région.

De plus, les forces de l'ordre du Canada et des États-Unis profitent d'une excellente collaboration dans la lutte contre la menace que représente le trafic des drogues. Cette étroite entente a été reconnue publiquement à plusieurs reprises par l'administration Bush. Attendu qu'il est nécessaire de se fonder sur une information précise pour élaborer des plans et des solutions, nos deux pays doivent travailler ensemble pour faire en sorte que nos homologues américains sur la colline du Capitole soient bien informés et qu'ils aient à leur disposition tous les faits nécessaires pour dissiper les mythes et décrire fidèlement la réalité.

Regarding the case of the supposed 9/11 hijackers entering through Canada, the U.S. Department of State, in a report entitled "Patterns of Global Terrorism, 2001," indicated the following:

Media in the United States and elsewhere erroneously reported that some of the 19 hijackers responsible for crashing the four U.S. commercial airliners had come to the United States via Canada; these allegations were proven false by subsequent investigations.

Yet, how often do you see an event where the stories are re-circulated despite published records by the American government to the contrary?

On February 10, 2003, before the Council of Foreign Nations, John Ashcroft, the U.S. Attorney General, noted:

Under the leadership of the former Solicitor General of Canada, Lawrence MacAulay, and the current Solicitor General Wayne Easter, Canadian law enforcement has been an indispensable and strong partner with the United States. Long before the attacks of September 11, Canada provided consistent and invaluable assistance to law enforcement officials in the United States. And since the attacks, our nations have collaborated more closely than ever to secure our borders and protect our citizens from the threat of terrorism.

Transnational organized crime is complex and multifaceted. It has direct impacts on our relationship with the United States and includes a variety of cross-border activities such as illegal drugs, economic and high-tech crime, money laundering, smuggling, and mass-marketing fraud. These problems require a collaborative and cooperative binational approach that relies on an intelligence-led and multidisciplinary approach to law enforcement and security agencies. This means exchanging strategic and criminal intelligence, sharing tactical and operational knowledge, and commuting effectively.

Established in 1997, the cross-border crime forum has evolved to become one of the most effective bilateral law enforcement mechanisms. Co-led by the U.S. Attorney General and the Solicitor General of Canada, the forum brings together some 150 senior law enforcement and justice officials from Canada and the United States, representing nearly 50 departments and agencies on transnational crime problems such as smuggling, organized crime, mass-marketing, money laundering, computer crime and other emerging cross-border issues, including terrorism.

In addition to promoting best practices, such as the Integrated Border Enforcement Teams, the forum has created a mechanism whereby the grassroots level through its partnerships with Project North Star — which is an association of police officers running across the Canada-U.S. border from coast to coast — can raise operational impediments and obstacles faced in the day-to-day

En ce qui concerne l'entrée présumée aux États-Unis à partir du Canada des pirates du 11 septembre, le Département d'État américain affirmait, dans un rapport intitulé «Patterns of Global Terrorism 2001»:

Les médias des États-Unis et d'ailleurs ont rapporté à tort que certains des 19 pirates de l'air responsables de l'écrasement des quatre avions commerciaux américains étaient entrés aux États-Unis en passant par le Canada; l'enquête menée après les attentats a prouvé que ces allégations étaient fausses.

Et pourtant, il arrive souvent que certaines nouvelles soient publiées et diffusées à nouveau en dépit de déclarations officielles du gouvernement américain niant les faits.

Le 10 février 2003, John Ashcroft, secrétaire à la Justice des États-Unis, affirmait devant le Council on Foreign Relations:

Sous la gouverne de l'ancien solliciteur général du Canada M. Lawrence MacAulay et de son successeur M. Wayne Easter, les responsables canadiens de l'application de la loi ont été des partenaires importants et indispensables des États-Unis. Bien avant les attentats du 11 septembre, le Canada fournissait une aide constante et précieuse aux responsables américains de l'application de la loi. Depuis les attentats, nos pays ont collaboré plus étroitement que jamais pour assurer la sécurité à nos frontières et protéger nos citoyens contre la menace terroriste.

Le crime organisé transnational est de nature complexe et polymorphe. Il a une incidence directe sur notre relation avec les États-Unis et comprend une variété d'activités transfrontalières telles que le trafic de drogues illicites, les crimes de nature économique et technologique, le blanchiment d'argent, la contrebande et la fraude relatives au marketing de masse. La solution de ces problèmes exige une approche collaborative binationale, c'est-à-dire des services de sécurité et de répression multidisciplinaires fondés sur le renseignement. Cette approche implique le partage de renseignements stratégiques et criminels, le partage du savoir-faire tactique et opérationnel et une communication efficace.

Fondé en 1997, le forum sur la criminalité transfrontalière est devenu l'un des mécanismes bilatéraux de répression les plus efficaces que nous ayons. Dirigé conjointement par le secrétaire à la Justice des États-Unis et le solliciteur général du Canada, le forum réunit quelque 150 hauts responsables des forces de l'ordre et juristes du Canada et des États-Unis, représentant près de 50 ministères et organismes. Il s'agit d'un mécanisme qui s'attaque aux activités criminelles transnationales comme la contrebande, le crime organisé, le marketing de masse, le blanchiment d'argent, les délits informatiques et de nouveaux problèmes transfrontaliers, notamment le terrorisme.

Le forum favorise les pratiques exemplaires telles que les Équipes intégrées de la police des frontières, et a créé en outre un mécanisme permettant aux agents sur le terrain de porter à l'attention des responsables de la politique et des questions juridiques les problèmes qui font obstacle aux opérations quotidiennes. Ce mécanisme s'exerce grâce au partenariat avec

operations to the policy and legal realms for resolution. The complex issues range from the joint targeting of organized crime groups to radio communications interoperability — you heard reference to that earlier — at the border. It also produces annual threats and special assessments concerning such issues as the Canada-U.S. drug flow, the movement of firearms and explosives, and alien smuggling.

Through its operational subgroups, the forum develops concrete tools and mechanisms to allow our law enforcement communities to better target transnational organized crime and terrorism, and to gauge and identify emerging trends and threats to our respective nations. An example of this is the emergence of identity theft, which was identified as a common challenge at last year's forum. If you look at identity theft today, it runs right across all issues, such as taking benefits from federal governments through false identities, credit card frauds from the banks, and immigration matters. It speaks to the whole issue right across organized crime and terrorism. That is an issue at which we are looking.

While we have always enjoyed a strong relationship with our American counterparts, never have we worked so closely together with the U.S. officials as we have since September 11, 2001. As noted in the U.S. report, *Patterns of Global Terrorism*, excellent law enforcement cooperation between U.S. and Canada is essential to protecting our citizens from crime and maintaining the massive flow of legitimate cross-border trade. Day-to-day cooperation between law enforcement agencies is close and continuous.

Interagency and interdepartmental cooperation is a daily activity that takes place between officials on both sides of the border to advance practical, on-the-ground collaboration and coordination. Nowhere is it better demonstrated than with the expansion of the Integrated Border Enforcement Teams. Established initially as a pilot project in 1996, IBETs are joint Canada-U.S. multi-agency law enforcement teams that target cross-border terrorism and criminal activity. They enhance border integrity and security by identifying, investigating and interdicting persons and organizations that pose a threat to national security or engage in other organized crime activity.

Since their inception, IBETs have evolved into a major enforcement success and have effectively disrupted smuggling rings and confiscated illegal weapons, liquor, tobacco and vehicles, and have made numerous arrests. For example, since the inception of the Cornwall-Massena IBET last February, smuggled commodities valued at \$7 million have been seized. From November 2001 to December 2001 they seized, by way of illustration, 2,000 pounds of marijuana, \$2 million in U.S. currency, 43,000 cartons of cigarettes, 23 pounds of what is called magic mushrooms, and 250 grams of hashish. More

le Project North Star, une association d'agents de police patrouillant la frontière canado-américaine d'un océan à l'autre. Il y a toute une gamme de questions complexes qui sont soulevées, du ciblage conjoint des gangs de criminels à l'interopérabilité des communications radio à la frontière, dont vous avez entendu parler plus tôt. Le forum produit également des évaluations annuelles de la menace et des évaluations spéciales pour le mouvement de drogue entre les deux pays, le trafic des armes à feu et des explosifs et le trafic d'étrangers.

Dans ces différents sous-groupes opérationnels, le forum met au point des outils et des mécanismes concrets permettant à nos services de répression pénale de mieux cibler les groupes du crime organisé et les groupes terroristes, et de mieux mesurer et identifier les nouvelles tendances et menaces qui se dessinent pour nos deux pays. Je pense, par exemple, au vol d'identité, qui a été défini comme un défi commun lors du forum de l'an dernier. À l'heure actuelle, le vol d'identité recoupe toute une série de délits, comme le fait de retirer des prestations du gouvernement fédéral au moyen de cartes d'identité falsifiées, l'utilisation de cartes de crédit bancaires frauduleuses ainsi que les questions d'immigration. Cette activité se rapporte à tous les problèmes, y compris le crime organisé et le terrorisme. Nous nous penchons là-dessus.

Bien que nous ayons toujours eu une relation étroite avec nos homologues américains, notre relation avec les Américains est plus étroite que jamais depuis le 11 septembre 2001. Dans le rapport américain *Patterns of Global Terrorism*, on rapporte qu'une excellente collaboration entre les forces de l'ordre des États-Unis et du Canada est essentielle en vue de protéger nos citoyens contre le crime et de maintenir l'énorme flux de commerce transfrontalier légitime. La collaboration au quotidien entre les services policiers est serrée et ininterrompue.

Des deux côtés de la frontière, les responsables cultivent au quotidien la coopération entre agences et ministères afin de favoriser une collaboration et une coordination concrètes sur le terrain. L'exemple le plus éloquent en est l'élargissement des équipes intégrées de la police des frontières. Les EIPF, qui ont commencé par un projet pilote en 1996, sont des équipes d'exécution multiservice canado-américaines vouées à la répression du terrorisme et de l'activité criminelle transfrontaliers. Ces équipes renforcent l'intégrité et la sécurité de la frontière en identifiant et en interceptant, après enquête, les personnes et les groupes qui représentent une menace à la sécurité nationale ou qui se livrent à d'autres activités de crime organisé.

Depuis leur création, les EIPF se sont révélées un grand succès. En effet, elles ont réussi à désorganiser des réseaux de contrebande, elles ont confisqué des cargaisons illégales d'armes, d'alcool, de tabac et de véhicules, et ont procédé à de nombreuses arrestations. Par exemple, depuis la mise sur pied, en février dernier, de l'EIPF Cornwall-Massena, des produits de contrebande évalués à 7 millions de dollars ont été saisis. De novembre 2001 à décembre 2001, ils ont saisi 2 000 livres de marijuana, 2 millions de dollars américains en espèces, 43 000 cartouches de cigarettes, 23 livres de ce qu'on appelle

importantly, migrant smuggling has declined significantly from 402 incidents in 2000 to 32 cases in 2002. The reason is a more effective border patrol effort in place.

Given their success, IBETs have been expanded across the entire Canada-U.S. border and are currently operational in 11 of 14 planned geographic areas. They represent some 22 IBETs in 11 geographic areas.

Our efforts in the IBET program were recognized by American counterparts on November 21, 2002, when the RCMP was presented with the U.S. Immigration and Naturalization Service Commissioner's Award for "Inter-agency Assistance." The U.S. Attorney General also declared on December 17, 2002, that this close cooperation has reduced substantially the ability of terrorists to move across our borders to harm our citizens.

The pilot project that was in place in B.C. was showcased at the cross-border crime forum for the then-Solicitor General and then-Attorney General of the United States. Based upon what they saw there, it was their will that made that program that both countries bought into and is what we see currently in this country.

In addition, our intelligence capabilities have been enhanced with the creation of the integrated security enforcement teams, which are in Vancouver, Toronto, Montreal and Ottawa. Made up of more than 200 investigative and analytical personnel, the INSETs focus exclusively on investigating and routing out terrorist threats.

While investigations are national and international in scope, the intelligence gathering and communications networks that exist between the IBETs at the borders and INSETs at rural centres also significantly improve border and security integrity.

On February 11 of this year, the combined special enforcement Integrated National Security Enforcement Teams announced the opening of their new integrated operational centre in Toronto. I will go through some of these because there was money, obviously, given in December 2001. That does not translate overnight into enhanced capacity. There are skill sets to be acquired and things to be put in place. Just to give you a sense, though, this thing is marching out and rolling as times progress.

Building on an agreement to share police technology in 1999, the U.S. Attorney General and Solicitor General signed a new memorandum of cooperation on the exchange of fingerprint records on September 17, 2002. Expected to be fully implemented by the end of May 2003, this agreement will significantly improve fingerprint record exchanges between the RCMP and the FBI.

des champignons magiques et 250 grammes de hachisch. Mais surtout, le trafic d'immigrants clandestins a connu une baisse marquée, passant de 402 incidents en 2000, à 32 cas en 2002. Cela s'explique par une patrouille frontalière plus efficace.

À la lumière de leur succès, les EIPF ont désormais été déployées tout au long de la frontière canado-américaine et sont actuellement en fonction dans 11 des 14 régions géographiques prévues. On retrouve environ 22 équipes réparties dans 11 régions.

Nos efforts au sein du programme EIPF ont été reconnus par nos homologues américains le 21 novembre 2002, date à laquelle la GRC a reçu le prix «Inter-agency Assistance» décerné par le commissaire du Service américain de l'immigration et de la naturalisation. Par ailleurs, le secrétaire à la Justice des États-Unis affirmait, le 17 décembre 2002, que cette étroite collaboration avait considérablement réduit la capacité des terroristes de traverser la frontière et de faire du mal à nos citoyens.

Le projet pilote qui était en cours en Colombie-Britannique a été mis à l'honneur lors du forum sur la criminalité transfrontalière, en présence du solliciteur général du Canada et du secrétaire à la Justice des États-Unis de l'époque. Ceux-ci ont décidé, à la lumière de ce qu'ils ont vu, d'adopter le programme dans les deux pays, ce qui a donné lieu à ce que nous voyons aujourd'hui au Canada.

En outre, nos capacités de renseignement ont été accrues avec la création des équipes intégrées de sécurité nationale à Vancouver, Toronto, Montréal et Ottawa. Comprenant plus de 200 membres d'effectifs spécialisés dans les enquêtes et les analyses, les EISN concentrent leurs enquêtes exclusivement sur les menaces terroristes.

Même si les enquêtes sont de portée nationale et internationale, la cueillette de renseignements et les réseaux de communication établis entre les EIPF à la frontière et le EISN dans les centres ruraux améliorent de façon considérable l'intégrité et la sécurité des frontières.

Le 11 février dernier, les équipes intégrées de sécurité nationale annonçaient l'ouverture de leur nouveau centre opérationnel intégré à Toronto. Je vais en discuter un peu plus parce que manifestement, certaines des sommes affectées à cela ont été débloquées en décembre 2001. De telles sommes ne se traduisent pas du jour au lendemain par des capacités accrues. Il faut acquérir certaines compétences et mettre certaines choses en place. Pour vous donner une idée du progrès, ce projet est en cours de déploiement et évolue dans le temps.

S'inspirant d'un accord visant le partage des technologies policières en 1999, le secrétaire à la Justice des États-Unis et notre solliciteur général ont signé un nouveau protocole de collaboration pour la communication des données sur les empreintes digitales, le 17 septembre 2002. On s'attend à ce qu'il soit pleinement mis en oeuvre d'ici la fin mai 2003. Ce protocole améliorera considérablement le partage des données sur les empreintes digitales entre la GRC et le FBI.

The challenge in the area, whether it is crime or terrorism, is always identification: Whom do you have before you? What is their record? In April 2002, the RCMP entered into an agreement with Interpol for the sharing of DNA information for investigative or criminal offence purposes. The agreement permits the RCMP to compare crime scene information from Interpol with profiles contained in the national DNA databank's crime scene index or convicted offenders index. The RCMP is currently exploring an agreement with the FBI that would permit a more direct method of sharing DNA information with the United States.

Canada has recently acquired the Integrated Ballistic Identification System, which collects data from guns linked to crimes. Canada and the United States are currently exploring the possibility of linking Canada's IBIS machine to that of the Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms National Integration Ballistic Information Network. It is an important system. It was used, in fact, during the unfortunate events in Washington when they had the sniper loose at that time. The two countries collaborated to help track down the particular weapon. This type of information exchange is just the beginning as we embark upon more complex and exhaustive information sharing initiatives, both domestically and the long-term across the border.

Canada and the U.S. share a long history of successful cooperation in combatting terrorism and transnational crime bilaterally and multilaterally. Joint investigations and operations, and the sharing of information and intelligence, demonstrate the unique relationship between our two countries.

In its most recent report on the patterns of global terrorism, the U.S. department of state indicated that, overall, anti-terrorism cooperation with Canada is excellent and stands as a model of how the U.S. and another nation can work together on terrorism issues. The relationship is exemplified by the U.S.-Canadian Bilateral Consultative Group on Counterterrorism Cooperation, or BCG, which meets annually to review international terrorist trends and to plan ways to intensify joint counterterrorism efforts. The subgroups meet continually to carry out specific projects and exercises.

That particular group was established in 1989 and is co-chaired by the U.S. Department of State and our Foreign Affairs. It is a forum that includes representatives from all major players and responds to shared terrorism issues from a policy perspective and facilitates collaborative program effort.

In 1995, it established a counterterrorism research and development memorandum of agreement that was signed between the two countries. It provided \$18 million over 10 years to conduct research on various prototypes that could be used. This is approximately 50/50 in terms of cost sharing.

Qu'il s'agisse d'un crime ou de terrorisme, le défi repose toujours dans l'identification: À qui a-t-on affaire? Quels sont ses antécédents? En avril 2002, la GRC a conclu une entente avec Interpol visant le partage de données sur l'ADN aux fins de poursuites criminelles ou d'enquêtes. L'entente permet à la GRC d'établir des correspondances entre les substances prélevées sur les lieux d'un crime par Interpol et les données versées dans la banque nationale de données génétiques, dans ses fichiers criminalistiques ou dans les profils des délinquants. La GRC étudie actuellement un projet d'entente avec le FBI qui permettrait une méthode plus directe de communication données génétiques avec les États-Unis.

Récemment, le Canada a fait l'acquisition du Système d'identification balistique intégré, où l'on verse les données relatives aux armes à feu incriminées. Le Canada et les États-Unis envisagent la possibilité de lier le système canadien à celui du Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms National Integration Ballistic Information Network. C'est un système important. En fait, il a été utilisé lorsqu'un tireur fou terrorisait la région de Washington. Les deux pays ont collaboré pour dépister l'arme du crime. Ce type de partage d'information n'est qu'un début car nous nous lançons dans des initiatives de partage d'information plus complexes et plus exhaustives, à l'échelle nationale à court terme, et à l'échelle transfrontalière à long terme.

Le Canada et les États-Unis collaborent depuis longtemps, et avec succès, dans la lutte bilatérale et multilatérale contre le terrorisme et le crime transnational. Des enquêtes et des opérations internationales ainsi que le partage d'information et de renseignements illustrent la nature unique de la relation qui unit nos deux pays.

Dans la version la plus récente de son rapport *Patterns of Global Terrorism*, le Département américain d'État affirme que, dans l'ensemble, la coopération avec le Canada dans la lutte contre le terrorisme est excellente et peut servir de modèle quant à la façon dont les États-Unis peuvent travailler avec un autre pays dans ce domaine. Le cas le plus éloquent de cette relation est le Groupe bilatérale consultatif Canada-États-Unis sur l'antiterrorisme ou GBC, qui se réunit annuellement pour examiner l'évolution du terrorisme international et pour intensifier les efforts bilatéraux d'antiterrorisme. Ces sous-groupes se réunissent en continu relativement à des projets et des exercices précis.

Le groupe bilatéral a été mis sur pied en 1989 sous la présidence partagée du Département d'État américain et de notre ministère des Affaires étrangères. C'est une tribune qui comprend des représentants de tous les grands organismes concernés et s'attaque aux questions communes liées au terrorisme du point de vue de la politique publique. L'objectif est de faciliter la collaboration dans le cadre des programmes.

En 1995, le GBC a conclu une entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis sur la recherche et le développement en matière de lutte contre le terrorisme. L'entente prévoyait un financement de 18 millions de dollars sur dix ans pour effectuer de la recherche sur des prototypes. Le financement est partagé à

There are over 30 individual projects at various stages in the areas of protection and countermeasures, forensics, explosive detection, disposal, surveillance, chemical, biological, radiological and nuclear response. I will not go into them in detail, but, as an example, it would include a chemical, biological, explosive ordinance disposal suit for bomb technicians. Therefore, the two countries are getting together, sharing money and sharing R&D, to develop products directly related to the threats that we are talking about here today.

Under the Smart Border Action Plan, we remain actively engaged in enhancing and increasing our joint counterterrorism exercises. We have a history of these kinds of exercises dating back to 1989. There was the "Excise Transborder Three," in 1989. In 2000, there was a tabletop exercise that lasted for two days. There was an additional one called "Thin Ice" that went on for two days. We are currently working on a major one called "Exercise Top-Off" which was scheduled for May of 2003. Therefore, the two countries have been working collaboratively on these issues for quite some time. Senior officials, hopefully at the level of ministers, will be participating in "Exercise Top-off."

Both countries realize that they must engage the world community in a fight against terrorism. Multilateral cooperation is essential as global terrorism and international crime cannot be successfully dealt with unilaterally or bilaterally.

There is a group called Auscanukus that is, obviously, the Australia-Canada-U.K.-U.S. forum, which is chaired by representatives from each of the four countries. It is an international forum that coordinates efforts and exchanges information to counter chemical and biological terrorism. I am giving you some sense of the international bilateral work we do.

Other international examples of Canada-U.S. cooperation include the signature on ratification by both Canada and the United States of the 12 UN instruments on terrorism, including the two most recent ones, terrorist bombing and terrorist financing.

Both countries are active participants in the G8 fora. Two groups of importance to you are the Roma Group experts on counterterrorism and the Lyon Group on transnational organized crime. As well, there is the Financial Action Task Force and the Organization of American States counterterrorism policy experts group. These are all fora in which Canada and the United States are heavy participants in dealing with these particular issues.

peu près également entre les deux pays. Quelques 30 projets, dans des états d'avancement variés, sont en cours dans des domaines de la protection et des contre-mesures, de la criminalistique, de la détection et de la destruction des explosifs, de la surveillance, et de l'intervention en cas d'attaques chimique, biologique, radiologique ou nucléaire. Je n'entrerai pas dans les détails, mais il est question, notamment, d'une combinaison à l'épreuve des substances chimiques et biologiques pour les spécialistes de la neutralisation d'engins. Ainsi, les deux pays conjuguent leurs efforts, partagent leurs ressources financières et mettent en commun leurs travaux de recherche et développement, en vue de mettre au point des outils directement liés à la lutte contre les menaces dont nous parlons aujourd'hui.

En vertu du plan d'action découlant de la Déclaration sur la frontière intelligente, nous continuons de participer activement à l'intensification de nos exercices antiterroristes conjoints. Notre collaboration à cet égard remonte à 1989. Il y a eu l'initiative «Excise Transborder Three» en 1989. En 2000, il y a eu un exercice théorique de deux jours. De plus, il y a eu un autre exercice de deux jours baptisé «Thin Ice». À l'heure actuelle, nous préparons un entraînement important baptisé TOPOFF, prévu pour mai 2003. Ainsi, les deux pays collaborent depuis un bon moment déjà dans le domaine. Les hauts responsables, de préférence au niveau des ministres, prendront part à l'exercice TOPOFF.

Les deux pays comprennent qu'ils doivent mobiliser la communauté internationale dans la lutte contre le terrorisme. La coopération multilatérale est essentielle. Car on ne peut vaincre le terrorisme mondial et le crime international unilatéralement, voire bilatéralement.

Le groupe quadrilatéral Auscanukus est un forum placé sous la présidence conjointe d'un représentant de chacun des quatre pays membres, l'Australie, le Canada, le Royaume-Uni et les États-Unis. Cette tribune internationale permet de coordonner les efforts et de partager des informations pour prévenir les attaques chimiques et biologiques perpétrées par des terroristes. J'essaie de vous donner une idée du travail international bilatéral que nous faisons.

À l'échelle internationale, il y a d'autres exemples de la collaboration canado-américaine, la signature et la ratification, par les deux pays, des douze instruments onusiens visant le terrorisme, y compris les deux plus récents, concernant les attentats terroristes à la bombe et le financement du terrorisme.

Les deux pays jouent un rôle actif dans le G-8. Il y a deux groupes auxquels vous vous intéressez, le Groupe de Rome, anciennement nommé Groupe d'experts du G-8 pour la lutte contre le terrorisme et le Groupe de travail de Lyon sur les nouveaux enjeux reliés au crime. Par ailleurs, il y a le Groupe d'action financière sur le blanchissement de capitaux et le Comité interaméricain contre le terrorisme, de l'Organisation des États américains. Dans toutes ces tribunes, le Canada et les États-Unis jouent un rôle conséquent dans la recherche de solutions à ces problèmes.

I will not take you through those particular groups unless you want me to. To indicate the leadership of the two countries, with respect to the G8 Lyon group, which is currently meeting under the French presidency, Canada had tabled and received approval, under Canada's leadership in this area, for testing and evaluation of a 24/7 high-tech crime investigators network. It was developed by the G8 and now includes 31 countries. It is a network that provides computer crime investigators with mechanisms to seek assistance from foreign states at all hours, seven days a week, during the course of investigations. Computers can be used for anything these days. It is clearly a tool used by crime, but it is also a tool used by terrorists. This mechanism allows countries to collaborate effectively. It is in an area where the information is highly perishable because it is on computer data banks.

At the G8 Lyon Group, work is also continuing to finalize an agenda for the first multilateral meeting of experts on critical information infrastructure protection. This is an initiative flowing out of the Canadian presidency of the G8 group in Mont Tremblant. It was signalled as being an important issue by our American colleague, Attorney General Mr. Ashcroft.

Following the events of 9/11, the Financial Action Task Force set international standards related to anti-money laundering measures, which were quickly expanding to include money laundering, to include measures to counter-terrorist financing. Of note here is the fact that the Department of the Solicitor General assists in the development of a best practices document relating to the issue of combating abuse of non-profit organizations. You have clearly seen in the media quite a bit in terms of charitable and non-profit organizations being used as fronts and vehicles to aid in financing terrorist activities.

With reference to the Organization of American States, I would like to point out that the particular committee established to deal with terrorism prepared the Inter-American Convention Against Terrorism, and Canada was the first country to ratify that particular convention.

Global terrorism and transnational crime, to say the least, are an evolving phenomenon. Canada and the United States must remain alert to the changing face of terrorism and crime, and, in cooperation with like-minded countries, continually develop methods to defend our countries from these threats. Long-term initiatives across all sectors — political, diplomatic, military, legal, intelligence, law enforcement, and financial — are critical. An important issue for the government is that the global reality of terrorism and transnational crime creates a flash point for debate between the need to balance public safety and security with individual rights and freedoms as well as privacy. Part of this reality is that we must ensure that our safety and security needs are met while respecting our democratic values and principles.

Je vous ferai grâce des détails de chacun de ces groupes. Pour vous donner une idée du leadership qu'exercent les deux pays, je cite en exemple le Groupe de Lyon, émanation du G-8, lequel se réunit actuellement sous la présidence française. Or, c'est dans cette tribune que le Canada avait déposé un projet d'essai et d'évaluation d'un réseau haute technologie d'enquêtes criminelles, projet qui a reçu l'approbation. Il a été élargi par le G-8 et comprend aujourd'hui 31 pays. Le réseau offre aux agents chargés de faire enquête sur les délits informatiques des mécanismes leur permettant de solliciter l'aide de pays étrangers 24 heures sur 24, sept jours semaine. De nos jours, On peut faire tout avec l'ordinateur. Les criminels utilisent cet outil, et les terroristes aussi. Cette initiative permet aux pays de collaborer de manière efficace. Dans ce domaine, l'information est très vulnérable parce qu'elle se trouve dans des banques de données informatiques.

Au Groupe de Lyon, les travaux sont également en cours en vue de mettre les dernières touches au programme d'une première réunion multilatérale d'experts sur la protection des infrastructures critiques. C'est une initiative qui découle de la présidence canadienne du G-8 au Mont Tremblant. C'est notre collègue américain, le secrétaire à la Justice, M. Ashcroft, qui a fait valoir que cette question était importante.

À la suite des événements du 11 septembre, le Groupe d'action financière sur le blanchiment de capitaux a créé des normes internationales visant les mesures anti-blanchiment d'argent, lesquelles ont été rapidement étendues pour englober le financement terroriste. Il est à noter que le ministère du Solliciteur général participe à l'élaboration d'un document sur les pratiques exemplaires en matière de lutte contre l'abus des sociétés sans but lucratif. On a beaucoup entendu parler, dans les médias, d'organismes caritatifs et de sociétés sans but lucratif utilisés comme écrans ou comme courroies de transmission pour le financement d'activités terroristes.

En ce qui concerne l'Organisation des États américains, je signale qu'un comité pour lutter contre le terrorisme a été créé et que ce comité a rédigé la Convention interaméricaine contre le terrorisme que le Canada a été le premier pays à ratifier.

C'est un euphémisme que de dire que le terrorisme international et le crime transnational sont en constante évolution. Le Canada et les États-Unis doivent rester alertes devant la forme changeante que prennent le terrorisme et le crime et, en collaboration avec les pays d'optique commune, ils doivent élaborer constamment des façons de défendre nos pays contre ces menaces. Les initiatives à long terme recoupant tous les secteurs — politique, diplomatique, militaire, juridique, financier, du renseignement et de l'application de la loi — sont cruciales. Il importe pour le gouvernement de se rappeler que la réalité internationale du terrorisme et du crime transnational suscite un débat sur la nécessité de trouver un juste équilibre entre la sécurité et la sûreté du public et les libertés et droits individuels,

This is a challenge we collectively face, and it is one that we will continue to meet.

The continued advancement of integration of law enforcement and national security efforts must and will ensure a balance between these fundamental principles. In our ongoing discussions with international partners on the sharing of information, Canada will ensure that our obligations as set out in the Charter and the Privacy Act are respected.

Disparate progress and interoperability efforts at all jurisdictional levels across Canada and the United States, and long-term financial commitments required to support these efforts pose significant challenges in achieving immediate and affordable information integration with the United States. Also, the creation of the Department of Homeland Security means that the existing Canada-U.S. relationship and linkages on homeland security issues must be maintained while seeking opportunities to forge new relationships within the leadership of the Department of Homeland Security.

Canada is engaged and committed in an ongoing relationship with the United States. We will continue to work together to improve and strengthen our national security and public safety regimes to prevent and address global terrorism and transnational crime.

In conclusion, honourable senators, we need to dispel misinformation pertaining to our porous border, our ineffective drug policies and other myths.

Senator Forrestall: I hope to God you never brief a minister like that. I have 27 questions, largely because I am not sure that I understood you. You leave me with the impression that things are not too bad at all, that we are moving along fairly well.

I am one of the members of this committee, who is going down to the United States with some apprehension about the subject of criticism, who will be singled out by people who we meet and talk to.

I do not know even how to put this question. On a scale of one to ten, are we doing as well as you have painted? I am impressed.

Mr. Kennedy: I have tried to make the point fairly forcefully that jurisdictions have problems, both jurisdictions are addressing those problems, and both jurisdictions are doing it within their constitutional framework.

There is a misapprehension in terms of what the relative standard of performance is between the two countries; in other words, as if you have something to be shy of or concerned about. What I am trying to indicate to you is, you do not.

Is there room for improvement? Of course. We are always working and always improving. That is why I indicated to you some of the efforts that were out there.

dont le droit à la vie privée. Cela signifie que nous devons nous assurer de répondre aux besoins en matière de sécurité et de sûreté tout en respectant nos principes et valeurs démocratiques. C'est un défi auquel nous faisons face collectivement et que nous devons continuellement tenter de relever.

Une intégration accrue des efforts en matière d'application de la loi et de sécurité nationale servira à assurer l'équilibre entre ces principes fondamentaux. Dans le cadre de nos pourparlers continus avec nos partenaires étrangers sur l'échange d'informations, nous nous assurerons que le Canada respecte les obligations qui sont énoncées dans la Charte et la Loi sur la protection des renseignements personnels.

À tous les paliers, autant au Canada qu'aux États-Unis, les progrès et les efforts en matière d'interopérabilité sont inégaux; de plus, ces efforts nécessitent des engagements financiers à long terme. On peut donc difficilement réaliser une intégration immédiate et abordable avec les États-Unis au niveau de l'information. De plus, depuis la création du département de la Sécurité du territoire, les liens canado-américains déjà en place au chapitre de la sécurité du territoire doivent être maintenus mais ne doivent pas faire obstacle à l'établissement de nouveaux liens avec les dirigeants du département de la Sécurité du territoire.

Le Canada est fermement engagé dans sa relation continue avec les États-Unis. Nous continuerons de travailler de concert pour améliorer et renforcer le régime de sûreté du public et de sécurité nationale afin de prévenir et de lutter contre le terrorisme international et de crime transnational.

En conclusion, mesdames et messieurs les sénateurs, il faut dissiper les mythes sur la porosité de notre frontière et sur l'inefficacité de nos politiques en matière de drogue, notamment.

Le sénateur Forrestall: J'espère que ce n'est pas le genre de séance d'information que vous présentez au ministre. J'ai déjà 27 questions, surtout parce que je ne suis pas sûr de vous avoir bien compris. J'ai l'impression que les choses vont pas mal du tout et qu'elles progressent assez bien.

Je compte parmi les membres de ce comité qui ira aux États-Unis avec une certaine appréhension quant aux critiques que nous pourrions faire l'objet de la part de ceux qui nous iront rencontrer.

Je ne sais même pas trop comment vous poser ma question. Votre exposé m'a beaucoup impressionné, mais ce que j'aimerais savoir, c'est où nous nous situons sur une échelle de 1 à 10.

M. Kennedy: Ce que j'ai tenté d'expliquer c'est que nos deux pays ont des problèmes qu'ils tentent de régler dans leur cadre constitutionnel respectif.

On semble s'inquiéter de notre rendement relatif par rapport aux États-Unis; autrement dit, on semble être inquiet ou même embarrassé de ce que le Canada a fait jusqu'à présent. À mon avis, ce n'est pas justifié.

Peut-on encore s'améliorer? Bien sûr. Nous faisons continuellement des efforts pour nous améliorer. Je vous ai justement décrit certains des efforts qui ont été faits en ce sens.

To address some of the criticisms that you are concerned with and your apprehension, I put certain comments to you that are on the record by the U.S. administration. We have one of those unfortunate situations that, no matter how much the United States State Department or the United States Attorney General tells you that we are working together and matters are working, there seems to be shyness or a sense of underachievement on the part of Canadians that we are not doing well. Clearly, there are challenges.

Yes, we are doing well. Can we improve? Yes. Are we working on that? Yes.

It would be a mistake to assume that others are doing better than we are, and that we are far behind. You may paint others in too rosy a picture.

Senator Forrestall: No one in the world is in the same position as we are, Mr. Kennedy.

Let me try to educate myself a little bit. The contacts that you have in the United States, do you find them well-advised and informed about Canada?

Mr. Kennedy: For the officials with whom I work, the answer is yes. We have to realize that it is a country of 290 million people. They have a free and vigorous media. They have a Congress with its own perspective, et cetera. Those that we interface with, which would be the American administration who are knowledgeable about these issues, have made the comments that I have referred to. The comments indicate a close collaboration with Canada, an effective information exchange, and a model in terms of how other countries can effectively cooperate. The challenge you will run across will be those who are uninformed and have facts that are, perhaps, inaccurate.

I have made these comments so the committee can point hopefully to some of that text put out by the American government to say: Well, Mr. Senator or Mr. Congressman, have you looked at that, and have you asked yourself why is your administration saying that in the context of Canada-U.S. relationships?

Senator Forrestall: The whole area of transborder difficulties and problems that we are facing would seem to us, and from what we have heard, to pose still some difficult walls or hills to climb, to find solutions for them. Do your contacts in the United States with whom you are talking have the feeling that, yes, we know a fair amount about Canada-U.S. cross-border problems? What will they say to you about the general awareness of the United States Congress and Senate to these same problems?

Mr. Kennedy: This is the challenge we face. This is why I am hoping that, perhaps, your presence there will push back a little bit.

What we do, senator, for instance in the cross-border crime forum, is to have a proper debate. What we have asked, for instance on the drug smuggling issue or alien smuggling issue, is to say, we want the respective organizations from the two countries to have their experts sit down and tell us what is the

Vous vous inquiétez des critiques qu'on pourrait formuler à l'endroit du Canada; à ce sujet, je vous ai cité certaines remarques qui ont été faites par des représentants de l'administration américaine, et ce, officiellement. Nous sommes dans une situation malheureuse, en ce sens, peu importe le nombre de fois que le département d'État américain ou que le secrétaire à la Justice des États-Unis rappelle que nous travaillons en étroite collaboration et que cela porte fruit, les Canadiens semblent toujours avoir un peu honte de ce qu'ils ont accompli. Il faut se défaire de cette attitude.

Oui, nous nous débrouillons bien. Pouvons-nous nous améliorer? Oui. Prenons-nous des mesures en ce sens? Oui.

Nous aurions tort de croire que tous les autres font mieux que nous, et que nous accusons un grand retard. Il est facile d'idéaliser les autres pays.

Le sénateur Forrestall: Il n'y a pas un autre pays au monde qui soit dans notre situation, monsieur Kennedy.

Je voudrais en savoir plus. Vos contacts aux États-Unis, connaissent-ils bien le Canada?

Mr. Kennedy: C'est certainement le cas des fonctionnaires avec lesquels je travaille. N'oublions pas que les États-Unis comptent 290 millions d'habitants. Les médias y sont très libres et dynamiques. Le Congrès a son propre point de vue, et cetera. Ceux avec qui nous avons fait affaire, les représentants du gouvernement américain qui connaissent bien ces questions, ont fait les observations dont j'ai déjà fait mention. Ces observations font état d'une collaboration étroite avec le Canada, d'un échange efficace d'informations qui font des relations entre nos deux pays un modèle pour les autres. Le défi pour vous sera de dissiper les fausses impressions qu'entretiennent ceux qui sont mal informés et qui se fondent sur des faits inexacts.

J'ai fait ces remarques pour que votre comité puisse souligner les déclarations officielles du gouvernement américain, et rétorquer: «Monsieur le sénateur ou monsieur le député au Congrès, avez-vous vu cette déclaration et vous êtes-vous demandé pourquoi votre gouvernement l'a faite dans le contexte des relations canado-américaines?»

Le sénateur Forrestall: D'après ce que nous avons entendu, il y a encore de nombreuses difficultés transfrontalières à régler. Vos contacts aux États-Unis estiment-ils que nous sommes bien informés sur les problèmes transfrontaliers que connaissent le Canada et les États-Unis? Que vous disent-ils sur ce qu'on sait de ces problèmes, en général, au Sénat et au Congrès américain?

Mr. Kennedy: C'est le défi que nous devons relever et j'espère que votre présence aux États-Unis contribuera à l'atténuer.

Ainsi, au sein du Forum sur la criminalité transfrontalière, nous tenons un débat de fond. Nous avons notamment demandé, au sujet du trafic d'étrangers et du trafic de drogue, que les organisations compétentes des deux pays rassemblent leurs experts pour évaluer la menace. Quels sont les incidents qui se

threat assessment? What is the actual event that is happening at the border? What quantities of drugs, for instance, go from Canada to the United States and vice versa? How many illegal migrants are smuggled between the two countries? Only when we do that exercise and have a common document signed off by the respective investigative authorities in the two countries, do we have a text. Once we have that text, that allows us to dispel the myths.

We have heard concern about the border with illegal immigrants entering Canada and flowing southward. When we did an assessment and looked at it, we found there was a greater flow of people coming from the south to the north than the north to the south. We needed to have that common document to do that. We found that 60 per cent of our undocumented illegal refugees in Canada were coming to us from the United States.

Prior to having that report, what was the perception? Clearly, the perception was one-sided, from their side of the border. As a matter of process, we want to know what illegal smuggling, what drugs, and what guns flow across the border. When we have that information, we can have a constructive debate. Yes, there is marijuana going from Canada to the United States. By the way, there is cocaine coming from the United States to Canada. The snow we have here is frigid. It is different than the snow they have.

When we look at it, we can sit down and debate. We indicate the border is a common problem. It is a border that is abused by criminals or terrorists on both sides. We have heard of problems about the ease of obtaining documentation in Canada.

I have comments from a prosecuting attorney, who appeared before the Senate of the United States, dealing with a case in North Carolina where individuals in North Carolina were involved in tobacco smuggling. The purpose of the smuggling was to finance Hezbollah activities. When you look at it in terms of the 25 people charged, what do you find? You find individuals who entered the United States from Venezuela using false visas, who stayed in the United States, who obtained all sorts of documentation, who stayed there for multiple years and who obtained marriages of convenience; all the kinds of criticism that we see levied at Canada, replicated in the United States. In other words, it is a challenge that the two jurisdictions have. How do we address that? I talked about identity theft. It is a problem not just for Canada but also for the United States. We both have the same challenges and we are both trying to address them.

Senator Forrestall: You are making an interesting point. Has anyone made an estimate of the number of people in the United States that American officials are vaguely aware of but do not know?

Mr. Kennedy: I have heard a number. I would not take it as authoritative, but there is a number bandied around, maybe a magnitude of five or six million people who would be illegally in the United States. From the size of the country, you can understand why. I suspect it would be difficult for New York City to function without a population of people who are not

produisent à la frontière? Quelles sont les quantités de drogue qui passent du Canada aux États-Unis et en sens inverse? Combien de migrants illégaux sont passés clandestinement entre les deux pays? Une fois que cela aura été déterminé, nous pourrions établir un document commun, signé par les organismes d'enquête des deux pays. Nous aurons alors un texte officiel qui nous permettra de dissiper les mythes.

On nous a dit être préoccupé par l'arrivée au Canada de migrants illégaux qui se rendent ensuite au sud de la frontière. Nous avons évalué la situation et avons constaté qu'il y a davantage de gens qui vont du sud au nord qu'en sens inverse. Mais avant, il nous fallait établir un document commun. Nous avons constaté que 60 p. 100 des réfugiés illégaux qui entrent au Canada sans papiers arrivent des États-Unis.

Avant ce rapport, quelle était la perception? Manifestement, aux États-Unis, on croyait que tous les problèmes provenaient de notre côté de la frontière. Nous avons donc commencé par établir les faits en matière de trafic d'étrangers, de trafic de drogue et de trafic d'armes à feu. Dès qu'on a ces informations, on peut tenir un débat constructif. Oui, il est vrai que de la marijuana passe en contrebande du Canada aux États-Unis. Mais n'oublions pas qu'il y a de la cocaïne qui passe des États-Unis au Canada. Cette neige-là nous provient des États-Unis.

Cela étant établi, on peut tenir un bon débat. On sait que la frontière est notre problème commun. C'est une frontière dont profitent les criminels et les terroristes de part et d'autre. Les Américains nous avaient signalé que le relâchement des règles concernant l'obtention de documents au Canada était la source de problèmes.

J'ai des remarques qui ont été faites par un procureur d'État lors de sa comparution devant le Sénat américain, concernant une affaire de contrebande de tabac. L'argent ainsi obtenu devait servir à financer les activités du Hezbollah. Si on se penche sur les 25 personnes en cause, que constate-t-on? On constate qu'ils sont entrés aux États-Unis en passant par le Venezuela à l'aide de faux visas, qu'ils sont ensuite restés aux États-Unis où ils ont obtenu toutes sortes de papiers d'identité, que certains y sont restés plusieurs années et ont même contracté des mariages de convenance. Autrement dit, les États-Unis se sont rendus coupables des mêmes fautes dont ils nous accusaient. C'est donc un problème pour les deux pays. Comment le solutionner? J'ai déjà parlé du vol d'identité. C'est un problème pas seulement pour le Canada, mais aussi pour les États-Unis. Nous affrontons les mêmes problèmes et nous tentons tous deux de les régler.

Le sénateur Forrestall: Vous soulevez là une question intéressante. Quelqu'un a-t-il tenté d'établir le nombre de personnes dont les autorités américaines savent vaguement qu'elles sont aux États-Unis sans pour autant en être certaines?

M. Kennedy: J'ai entendu divers chiffres. Je ne crois pas que ces données fassent autorité, mais j'ai entendu dire qu'il y aurait 5 ou 6 millions d'illégaux aux États-Unis. Compte tenu du nombre d'habitants, c'est compréhensible. Je pense que la ville de New York aurait peut-être du mal à fonctionner sans tous ceux qui y vivent dans l'illégalité. Nous en comptons environ 30 000 au

illegal. We have about 30,000 in Canada. I have heard a figure of five to six million. The challenge is estimating an unknown. I would not say that is scientific. You must have something more rigorous to estimate it. It is a significant problem for both jurisdictions. If you approach it that way, then you sit down and ask, how can we resolve that? These two countries are unique countries in the world. They are unique for the following reasons: Both countries have a British common law system. Both have constitutionally enshrined rights and freedoms that are similar in terms of constraint that governments and officers work within. That allows us to craft models that are somewhat analogous. We can learn from each other, which is why we can sometimes carry on a dialogue that is more constructive than any other countries.

Senator Forrestall: I cannot find too much fault with that.

Can I move briefly to integrated border enforcement groups and the corresponding group? How many did you indicate that we have now?

Mr. Kennedy: There were 22 working in 11 geographic areas. We tried to put them into geographic areas so that if the flow changes as people abuse a particular area, then the team will react to that.

Senator Forrestall: Could you tell me generally where the 11 regions are? Does it embrace the country?

Mr. Kennedy: Yes. I have a document that we could leave with you. It runs across from the Pacific region to the Okanagan Valley, the Rocky Mountains, the Prairies, the Red River, the head of Lake Superior, the Detroit-Windsor area, Niagara Falls, Thousand Islands, Cornwall-Massena area, Valleyfield, Champlain, eastern New Brunswick and the Atlantic. We can give you other details, but those are geographically where they are across the country.

Senator Forrestall: Where would you have them in Atlantic Canada; in New Brunswick?

Mr. Kennedy: I believe it is New Brunswick. Obviously, there are smuggling activities that occur in New Brunswick.

Senator Forrestall: How do you handle the water-borne movement of traffic?

Mr. Kennedy: That is a challenge. The RCMP put in place a coastal watch program that has been in the Maritimes for a while. They are seeking to extend it across the Great Lakes and to areas like that. Clearly, the challenge for the country is the great expanse of water, including the Great Lakes.

Senator Forrestall: I was going to ask about the Great Lakes. We are still working that problem out.

The Integrated National Security Enforcement Teams, INSETs, what about them? How many are there and where are they located?

Canada. Alors qu'aux États-Unis, ce serait de cinq à six millions. Le défi, c'est qu'il est impossible de faire une estimation d'une donnée inconnue. Ce ne serait pas scientifique. Il faut pouvoir faire une estimation rigoureuse. C'est un problème de taille pour les deux pays. Mais, sachant cela, les deux peuvent quand même tenter de résoudre ce problème. Nos deux pays sont uniques dans le monde, et ce, pour les raisons suivantes: les deux ont un régime de droit fondé sur la common law britannique, ils ont des libertés et des droits inscrits dans la Constitution qui imposent des contraintes à leurs gouvernements et à leurs fonctionnaires plus ou moins de la même façon. Nous avons donc pu nous doter de modèles qui se ressemblent. Nous pouvons tirer des leçons des expériences de l'autre et c'est ce qui explique que notre dialogue est parfois plus constructif qu'avec d'autres pays.

Le sénateur Forrestall: Il n'y a rien à redire là-dessus.

J'aimerais maintenant aborder brièvement les équipes intégrées de la police des frontières et le groupe correspondant. Combien d'équipes y a-t-il?

M. Kennedy: Il y en a 22 qui travaillent dans 11 régions. Nous avons tenté de les établir dans des zones géographiques de sorte que, si les tendances de la criminalité changent, l'équipe sera en mesure de réagir.

Le sénateur Forrestall: Quelles sont ces 11 régions? Englobent-elles tout le pays?

M. Kennedy: Oui. Et j'ai un document que je pourrai vous remettre à ce sujet. Ces équipes se trouvent dans la région du Pacifique, dans la vallée de l'Okanagan, les Rocheuses, les Prairies, dans la région de la rivière Rouge, au nord du lac Supérieur, dans la région de Détroit-Windsor, dans celle du Niagara, dans la région des Mille-Îles, dans celle de Cornwall-Massena, à Valleyfield, à Champlain, dans l'est du Nouveau-Brunswick et dans l'Atlantique. Nous pouvons vous donner plus de détails, mais ce sont là les grandes zones géographiques où se trouvent ces équipes.

Le sénateur Forrestall: Vous avez parlé de la région de l'Atlantique; cette équipe est-elle au Nouveau-Brunswick?

M. Kennedy: Je crois que oui. Nous savons qu'il y a de la contrebande au Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Forrestall: Qu'en est-il du trafic par eau?

M. Kennedy: C'est un problème, en effet. La GRC a un programme de surveillance côtière en place dans les Maritimes depuis déjà un certain temps et qu'on compte implanter aussi dans les Grands Lacs et les autres régions où cela s'avérera nécessaire. Il est évident que les grandes étendues d'eau de notre pays, comme les Grands Lacs, constituent tout un défi.

Le sénateur Forrestall: J'allais aborder la question des Grands Lacs, que nous essayons toujours de régler.

Quelles sont ces équipes intégrées de la sécurité nationale, soit les EISN? Combien y en a-t-il et où sont-elles situées?

Mr. Kennedy: There are four. They are located in Montreal, Ottawa, Toronto and Vancouver.

Senator Forrestall: Why Ottawa?

Mr. Kennedy: These are areas that we look at in terms of size of population. Also, Ottawa has a lot of foreign missions and things of that nature. They are put where we thought there would be business.

Senator Forrestall: That makes sense.

The Chairman: On the subject of information, Mr. Kennedy, do we have a copy of your remarks this evening?

Mr. Kennedy: I could make a copy available. I have not read them exactly because I wanted to speed up the presentation, but I will leave a copy with you.

Senator Cordy: You have certainly given us a lot of information. I am a visual person, so I would be delighted to receive something to read instead of listening.

Getting back to something Senator Forrestall raised with you, namely border security issues, you mentioned in your presentation the misinformation that both Canadians and Americans have been given by the American media. You said that the border is abused by criminals and it does not matter which side you are on because the criminals will look at ways to abuse the border and to get their goods or themselves across the border.

Could you give our committee a list of policies that Canada would like the U.S. to adopt to enhance border security from their side?

Mr. Kennedy: I tried to make it a collaborative effort with our American colleagues and not to be too directive-related. We try to develop a consensus that allows us to go there. Our dialogue with them has not been, you must do this or that. At times, we have been subjected to that, by the United States at large and not necessarily the administration, in terms of suggesting improvements that we could make. I would indicate merely that we both face common problems. We have tried to say, "There it is. Will you look at it and please fix it?" One area that clearly is of concern to us recently, and you may have read about it in the paper, is the issue of illegal handguns. Approximately 85 per cent of the handguns used in the commission of crime in Canada come to us courtesy of the United States.

The challenge there, clearly, would be, is there anything they could do to assist us in dealing with, for example, the acquisition or the smuggling of those guns across the border? We can clearly look at our side of the border; once they have them and they are coming in, if you apprehend them, fine. Anything they could deal with in terms of Canadians acquiring those weapons in the United States would be useful. How that could be accomplished, I am not sure. They would have to look at it within the constitutional framework of their own country, what their laws are and what they can do. It may be a case of more vigilant enforcement. The

M. Kennedy: Il en existe quatre. Elles sont situées à Montréal, Ottawa, Toronto et Vancouver.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi y en a-t-il une à Ottawa?

M. Kennedy: Le nombre d'habitants est l'un des critères. De plus, il y a beaucoup de missions étrangères et autres organes semblables à Ottawa. Ces équipes sont situées dans les villes qui risquent d'être problématiques.

Le sénateur Forrestall: Ça me semble logique.

Le président: Puisqu'on parle d'informations, monsieur Kennedy, nous avez-vous donné le compte rendu de votre exposé de ce soir?

M. Kennedy: Je pourrais vous l'envoyer. En fait, je n'ai pas lu mon mémoire au complet parce que je voulais accélérer mon exposé mais je peux certainement vous en faire parvenir un exemplaire.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez donné beaucoup d'informations. Je suis plutôt visuelle donc je serais ravie de recevoir le document écrit, je préfère lire qu'écouter.

Pour en revenir à une question qu'a soulevée le sénateur Forrestall, soit la sécurité aux frontières, vous avez parlé dans votre exposé des informations erronées qui sont transmises aux populations canadienne et américaine par les médias américains. Vous avez également dit que les criminels ne respectent pas les frontières et qu'ils tentent toujours de les franchir de façon frauduleuse ou de faire circuler leurs marchandises, qu'ils soient en territoire canadien ou américain.

Pourriez-vous nous donner une liste des politiques que le Canada aimerait que les États-Unis adoptent pour améliorer la sécurité aux frontières sur leur territoire?

M. Kennedy: Nous essayons de collaborer avec nos collègues américains plutôt que de leur donner des directives. Par conséquent, nous essayons toujours de nous mettre d'accord. Jusqu'à présent, on a évité de leur dire quoi faire. Il est vrai qu'à l'occasion les États-Unis, et pas nécessairement l'administration, nous ont infligé ce traitement, en suggérant des améliorations que nous devrions apporter. Je dirais simplement que nous faisons face au même genre de problèmes. Nous avons essayé d'être poli en disant: «Voici le problème. Pourriez-vous s'il vous plaît le régler?» Il y a un nouveau problème qui nous préoccupe particulièrement, soit les armes de poing illégales. Peut-être l'avez-vous lu dans les journaux. Environ 85 p 100 des armes de poing utilisées pour commettre des crimes au Canada viennent des États-Unis.

La question à se poser, de toute évidence, est la suivante: Les États-Unis peuvent-ils nous aider, par exemple, à nous attaquer à ce problème d'acquisition et d'introduction clandestine de ces armes de poing au Canada? Nous pourrions nous pencher sur le problème du côté canadien; il va falloir appréhender les contrebandiers. Il faudrait que les Américains traitent du problème d'acquisition de ces armes aux États-Unis par les Canadiens. Je ne sais pas exactement comment procéder. Il faudra que cela se fasse conformément à la Constitution et aux lois américaines. Peut-être qu'une application plus rigoureuse des lois

U.S. Attorney General recently launched a program called "Operation Safe Neighbourhood." In the program, more resources have been dedicated in terms of prosecutors dedicated to firearms offences in the United States, and greater direction to make penalties more severe to act as deterrent. Those are the things that can be done on the ground, which is obviously more vigorous enforcement of current laws. Anything else within their power to tighten up those laws would be useful.

Senator Meighen: On that point, first, is there anything that would act as leverage on the Americans to exercise greater control of handguns smuggled from the U.S. to Canada? Once they are across the border, other than being good neighbours, I do not know what the incentive is. Second, have we launched any initiative, and have we put any money specifically, against this problem of handgun smuggling? I will not make my editorial comment about better to prevent that than to worry about registration, but are we spending any new money specifically on prevention of smuggling of handguns from the south?

Mr. Kennedy: First, the leverage comes from collaborative partnership. I will give you an illustration. At the cross-border crime forum the Americans said, "American retirees are being victimized by telemarketing fraud operations based in Canada. What can you do about that very significant problem?" Canada looked at its Competition Act and put provisions in the law dealing with telemarketing fraud. They put wiretap provisions in there, because that is the kind of activity and technique you need to do it. We changed the provisions in the Criminal Code dealing with what evidence could be used in a trial. With telemarketing, you might have 500 victims; how can you afford to bring 500 U.S. victims to a trial in Canada? It becomes prohibitive after awhile. Provisions were changed to allow people to go to centres in the United States to give audiovisual testimony to be used in the proceedings.

Concrete things were done. Pilot projects were put in place in Toronto, Montreal and Vancouver, jointly operated by the RCMP and the FBI, focusing on telemarketing fraud. It was addressed as a problem. It was an irritant. We have an obligation to ensure the border is not being abused and we have responded in an effective way. We have used the fact that we respond to their concerns as a vehicle to say, here is one activity where we would like your assistance.

With reference to border enforcement, every resource you put on the border for enforcement has an effect in terms of stopping abuse of that border. If you put more RCMP or customs or immigration, they will pick up the gun and drug smugglers. They will pick up the alien smugglers. It is like a fish net at the border. What you have done each time is added another strand and made it harder for them to swim through that border. You do not have to dedicate additional resources to gun smuggling. Any kind of

serait suffisante. Le secrétaire à la Justice des États-Unis vient de lancer un programme qui s'appelle «Operation Safe Neighbourhood». Par le biais de ce programme, davantage de ressources sont affectées à la poursuite de ce type de délinquants aux États-Unis et au renforcement des peines, dans un but de dissuasion. Voilà ce qui peut être fait sur le terrain, c'est-à-dire une application plus sévère des lois existantes. Si les Américains pouvaient resserrer ces lois davantage, ce serait très utile.

Le sénateur Meighen: Y a-t-il des moyens d'action à notre disposition qui nous aideraient à convaincre les États-Unis qu'il faut endiguer cette contrebande d'armes de poing des États-Unis au Canada? Une fois que les armes se retrouvent de l'autre côté de la frontière, qu'est-ce qui les pousserait à agir, à part l'envie d'être un bon voisin? Ensuite, avons-nous lancé une initiative ou avons-nous établi des fonds spéciaux pour traiter de ce problème de la contrebande d'armes de poing? Vous savez ce que je pense de l'enregistrement, mieux vaut guérir que prévenir; mais disposons-nous d'assez d'argent pour prévenir la contrebande des armes de poing en provenance des États-Unis?

M. Kennedy: Ces moyens d'action découlent de notre partenariat. Je vais vous donner un exemple. Lors du forum sur le crime transfrontalier, les autorités américaines nous ont dit que certains de leurs concitoyens retraités étaient victimes d'opérations de télémarcheting frauduleuses menées à partir du Canada. On nous a demandé ce qu'on pouvait faire pour régler ce problème important. Le Canada a modifié la Loi sur la concurrence pour y ajouter des dispositions traitant de la fraude de télémarcheting. Des dispositions relatives à l'écoute électronique ont été introduites pour que les outils nécessaires soient disponibles. Nous avons également apporté des modifications aux dispositions du Code criminel traitant des preuves admissibles devant les tribunaux. Pour ce qui est du télémarcheting, il est possible qu'il y ait 500 victimes. Il serait impossible, financièrement, de faire venir au Canada 500 victimes américaines dans le cadre de poursuites. Ce serait trop cher. Les nouvelles dispositions permettent aux victimes de se présenter à différents centres aux États-Unis pour témoigner par moyen audiovisuel.

Nous avons agi. Des projets pilotes, gérés conjointement par la GRC et la FBI, qui ciblent tout particulièrement la fraude de télémarcheting ont été lancés à Toronto, Montréal et Vancouver. Nous nous sommes attaqués au problème. C'était un point de friction. Nous sommes tenus de nous assurer que les frontières sont respectées et nous avons réagi de façon efficace. Nous avons invoqué le fait que nous avons répondu à leur préoccupation pour leur demander de nous aider dans certains domaines.

Pour ce qui est de l'application de la loi aux frontières, chaque ressource supplémentaire qui y est affectée renforce globalement la protection de la frontière. S'il y a un nombre accru d'agents de la GRC, des Douanes ou de l'Immigration, la contrebande d'armes à feu et de stupéfiants sera arrêtée. Les passeurs pourront également être arrêtés. C'est un petit peu comme si on installait un filet à la frontière. Chaque fois qu'on ajoute une maille à ce filet, il devient plus difficile de franchir la frontière. Il ne faut pas

enforcement will pick that up as another product. The same routes will be used for all the illegal activities. If you close down the routes and focus on them, it has an effect for you.

Clearly, it is easier to smuggle a gun across than a ton of something else, so there are those unique challenges. Equipment has been put in place that will assist detection. Obviously, the big scanners that customs will put in place will pick up that kind of stuff. A more alert and vigilant enforcement at the border will pick up suspicious conduct that, hopefully, will also pick up more of this kind of stuff.

Senator Cordy: I would like to talk about the Smart Border Plan that you mentioned earlier. I do not have my copy of the 30-point action plan in front of me, but I would like to know which points are under the jurisdiction of your department. You have given us a lot of information. However, could you extrapolate some of the changes that have been made, from the information you have given us, that relate specifically to the Smart Border Plan?

Mr. Kennedy: They run from point 25 on in terms of that particular list, and three or four new ones were added recently. The Integrated Border Enforcement Teams are one of the things that were there. Part of our challenge is to put training in place for those officials. One thing you must be aware of is that you have officers in two different jurisdictions. The cultures are somewhat similar, but obviously a little bit different. You have heard references to their customs officers carrying guns and ours not. We have a culture to establish, saying "Here it is, and let us train these people." Once you get them working together in teams there is a different dynamic.

These units are not intended to be only enforcement teams. They also facilitate by reaching out because they have representatives from customs, immigration, RCMP and groups like this to reach out longer term and pass along information to their respective organizations that will take additional enforcement. They can do some quick hits on the border but, more importantly, they should be sharing information and allowing us to react across the border. To date, we have scheduled seven training sessions. Four have been done, with three more in place. Then there will be a second phase.

You talked about interoperability. One thing that was not a problem previously, when you had two forces acting independently, is that they must be able to talk to each other if you want to integrate them. How do you do that? You must develop some kind of technology where they can have shared radio systems.

A pilot was put in place for the IBETs to allow them to communicate with each other. The RCMP has invested \$2 million to date, and it will cost approximately \$3 million to put in place a system that allows IBET members to communicate with each other.

nécessairement avoir des ressources supplémentaires pour lutter contre la contrebande des armes à feu. Un programme d'application général permettra d'enrayer ce genre de contrebande parmi d'autres. Les mêmes circuits sont utilisés pour différents types d'activités illégales. Si on arrive à fermer ces circuits ou du moins à les battre en brèche, alors tout le monde en bénéficiera.

Il est évident qu'il est plus facile de faire passer une arme à feu qu'un produit plus encombrant, donc les armes posent des défis uniques. Il existe maintenant des équipements qui facilitent la détection. Les grands scanners qui vont être mis en place par les Douanes vont détecter ce type de choses. Avec un plus grand nombre d'agents aux frontières, on sera mieux en mesure de détecter tout comportement louche ce qui mènera, on l'espère, à une détection accrue d'armes.

Le sénateur Cordy: J'aimerais revenir sur la Frontière Intelligente dont vous avez parlé. Je n'ai pas le plan d'action en 30 points sous les yeux mais j'aimerais savoir quels points relèvent de votre ministère. Vous nous avez donné beaucoup d'informations. Pourriez-vous nous parler des changements qui ont été apportés relativement en particulier à cette Frontière Intelligente?

M. Kennedy: Les cinq derniers points sont de notre ressort et il y a trois ou quatre nouveaux points qui ont été ajoutés récemment. Les équipes intégrées de la sécurité nationale figuraient dans le plan. Un des défis auquel nous faisons face, c'est la formation des agents. Il faut se rappeler que les agents travaillent dans deux administrations différentes. Les cultures se ressemblent mais ne sont pas identiques. Vous savez sans doute que leurs douaniers portent une arme, ce n'est pas le cas au Canada. Il faut qu'on puisse former l'ensemble de ces agents. Une fois qu'ils travaillent en équipe, la dynamique change.

Il ne s'agit pas uniquement d'équipes de policiers. Ils jouent un rôle de facilitation. Comme il y a des représentants des Douanes, de l'Immigration, de la GRC, ces agents doivent s'assurer que les informations pertinentes sont transmises à leur organisation respective. Les agents peuvent agir de façon ponctuelle à la frontière, mais ce qui est plus important encore c'est qu'ils sont responsables de l'échange des informations, ce qui nous permet d'agir de part et d'autre de la frontière. En tout, sept séances de formation ont été prévues. Quatre de ces séances ont déjà eu lieu, il en reste donc trois. Ensuite, on passera au deuxième cycle.

Vous avez parlé de l'interopérabilité. Lorsque les deux forces travaillaient indépendamment, ce problème ne se posait pas. Maintenant qu'on parle d'intégration, il va falloir qu'elles communiquent entre elles. Comment procéder? Il va falloir concevoir une technologie qui leur permettra de partager le même système radio.

On a mis en place un projet pilote pour que les équipes intégrées de la sécurité nationale puissent communiquer entre elles. Jusqu'à présent, la GRC a investi deux millions de dollars et le système définitif coûtera trois millions de dollars.

There is a longer-term challenge of integrating police forces across the border. The example is simple. Airwaves — bandwidths — are sold off to the private sector. In Canada, the police used bandwidth X; in the United States, X is in the private sector and the police use Y. To recapture that and come to the same bandwidth, someone has to buy back that bandwidth, which is expensive. We do not want to go down that road, so we have an interim solution for the IBETs to communicate. We will have to look longer term to see what can be done for interoperability in the other areas.

We are also looking at a bigger sense of interoperability. What do we have in Canada, for instance, that allows Immigration, Customs and the RCMP to communicate effectively with each other electronically? We are looking at that interoperability in Canada among federal departments and agencies. We have had ongoing discussions with our provincial and municipal colleagues so that police can have interoperable systems.

We also have started a dialogue with our American colleagues. I was in Washington recently with officials from the Homeland Security, including their chief information officer. We can start a dialogue now as we both are investing money in information technology to see how we can develop systems that are interoperable. Start the dialogue before you spend the money. Build toward particular standards.

That still will leave us with significant policy issues. Can we share? What can we share? What is the appropriate level of sharing, bearing in mind sovereignty, privacy and all these policy issues? To be in the position to have the debate, you must have systems that can talk to each other. If the systems are built, and they are not interoperable, it is not beneficial to even have the discussion. At least we are starting to have that discussion — to give them a sense of where we are going in terms of technical interoperability — so we both will be building our things in the same direction. That is one thing that is also in the cross border action plan.

Senator Cordy: I wonder about the Canada-U.S. Cross Border Crime Forum, which sounds fascinating. Do the U.S. Attorney General's department and Minister Easter's department in Canada come together with issues that have to be solved between the countries beforehand? How is it working?

Mr. Kennedy: This particular forum is a major success. I have been involved with it since its inception in 1997. At that time, I headed up a prosecution group dealing with American colleagues. Since 1999 onwards, I have been co-chairing it with an assistant deputy U.S. attorney general in Mr. Ashcroft's office. Our respective ministers lead the forum; and we have a regular annual meeting. The last one lasted approximately three days.

Il y a un autre défi à plus long terme qui est posé par l'intégration des forces de police de part et d'autres de la frontière. Il s'agit d'un exemple simple. Les fréquences sont vendues au secteur privé. Au Canada, les forces de l'ordre utilisent la fréquence X, aux États-Unis la fréquence X appartient au secteur privé et par conséquent la police utilise la fréquence Y. Pour régler ce problème de communication, une des parties doit racheter la fréquence, ce qui coûte cher. Nous préférons ne pas nous lancer dans cette voie et par conséquent nous avons trouvé une solution temporaire qui permet aux équipes intégrées de la sécurité nationale de communiquer entre elles. Il va falloir qu'on se penche sur la question de compatibilité à long terme dans d'autres domaines.

La question de l'interopérabilité se pose également dans un contexte plus large. Existe-t-il, au Canada, des moyens électroniques qui permettent à l'immigration, aux douanes et à la GRC de communiquer efficacement entre elles? Cette question de l'interopérabilité entre les ministères et les agences nous intéresse particulièrement. Nous avons engagé la discussion avec nos collègues provinciaux et municipaux pour que soit mis en place un système permettant à nos forces de l'ordre de communiquer entre elles.

Nous avons aussi commencé à dialoguer avec nos collègues américains. Lors de ma récente visite à Washington, j'ai discuté avec les fonctionnaires de la Sécurité du territoire, y compris l'agent principal de l'information. Il est important d'entamer le dialogue car nous investissons tous les deux dans les technologies de l'information pour nous assurer que les systèmes qui sont conçus soient compatibles. Il faut discuter avant de dépenser il faut avoir des normes définies en tête.

Nous aurons encore à régler des questions de principe. Pouvons-nous mettre les informations en commun? Lesquelles? Étant donné les questions de souveraineté et de vie privée, entre autres, jusqu'à quel point pouvons-nous échanger des informations? Pour pouvoir réellement en débattre, il faut que nos systèmes soient compatibles. S'ils ne le sont pas, il n'est pas utile de discuter de ces questions. Au moins, le débat a été lancé — nous leur avons expliqué où nous en sommes pour ce qui est de la compatibilité technique — ce qui devrait nous permettre d'évoluer en parallèle. C'est un aspect qui figure dans le plan d'action transfrontalier.

Le sénateur Cordy: Le Forum canado-américain sur le crime transfrontalier est tout à fait fascinant. Est-ce que les fonctionnaires du département de la Justice des États-Unis et du ministère de M. Easter au Canada se rencontrent pour discuter des problèmes à résoudre avant le forum? Comment est-ce que ça marche?

M. Kennedy: Ce forum est une véritable réussite. J'y participe depuis sa création en 1997. À l'époque, je dirigeais un groupe responsable des poursuites et nous traitions avec des collègues américains. Depuis 1999, j'en assure la coprésidence avec le sous-secrétaire adjoint à la Justice des États-Unis, du bureau de M. Ashcroft. Nos ministres respectifs assurent la présidence du forum et nous nous rencontrons une fois par an. Notre dernière réunion a d'ailleurs duré près de trois jours.

We also have working groups that are established during the year. We have ones on alien smuggling, mass-market fraud and organized crime; and we are going to do one on interoperability. You think these things are simple, but they are hard to do across countries. When you do them, they are strategic and beneficial for you.

In Canada, we might have the police force sit down and say, this is my list of criminal priorities — these 10 areas or 10 organizations. On the U.S. side, depending on the model they use to establish their investigative priorities, they may have five that are different from yours. To the extent that they do not overlap, those people can potentially abuse the border because we are not doing effective collaboration.

We have established a group whereby the two countries get together with the same common vehicle at the border so that they can use this criteria, apply it and identify the areas of concern and, more importantly, groups or individuals of concern. In this way, both countries would now be using the same model to target the same things. These working groups operate throughout the year to identify their particular problems and either put things on a practical level to make it work, or identify the obstacles and impediments such as resources, radio interoperability, or a difference in the law — a hole — that is being used.

That then prompts us to ask if the hole is on our side or on their side; and can we fix that hole? I meet with my American counterpart at the midterm to know where the working groups are and to set an agenda for an action plan to be delivered to the minister and the Attorney General when we next meet. Our next meeting will be in Washington in May. It is a concrete model that is designed to identify impediments and to find solutions. The solutions are not always easy.

Senator Cordy: You would not have to create a committee to solve them.

Senator Atkins: The subject is marijuana. How do you deal with your American counterparts as a result of the report by the Senate social committee?

Mr. Kennedy: I think the members of this committee were also on the social committee, which I appeared before when the committee looked at the marijuana issue. American colleagues realize that we are two sovereign nations. The major issue that our colleagues have is that we are dealing with the cultivation and the exportation of large amounts of drugs. That really is the threshold issue.

On the ground, the reality is that both countries actually take similar approaches to dealing with the marijuana possession issues. In other words, we both recognize that it is a health problem and, in an ideal world, no one would use the substance. No one is out trying to rack up points by the number of people

Nous avons également des groupes de travail qui sont mis sur pied dans le courant de l'année. Pour l'instant, il en existe trois qui se penchent sur le trafic d'étrangers, la fraude à grande échelle et le crime organisé. Il y en aura un quatrième qui traitera de l'interopérabilité. De prime abord, ça peut sembler simple, mais il est compliqué d'établir de tels liens de part et d'autre de la frontière. Par contre, lorsque ces liens sont établis, ils constituent des outils stratégiques dont tout le monde tire profit.

Si, au Canada, les forces de l'ordre établissent une liste de priorités criminelles, par exemple ces dix domaines ou dix organisations, et qu'aux États-Unis, ils font de même en se basant sur leur modèle d'établissement des priorités en matière d'enquête mais qu'ils en ont cinq qui diffèrent des nôtres, alors on risque d'avoir des problèmes à la frontière en raison d'un manque de collaboration efficace.

Nous avons constitué un groupe. Les deux pays se réunissent pour utiliser un outil commun à la frontière ce qui leur permet d'appliquer ce critère et de repérer les problèmes et, ce qui est plus important, les groupes ou les individus inquiétants. Par conséquent, désormais, les deux pays utilisent le même modèle pour cibler les mêmes objectifs. Les groupes travaillent toute l'année pour cerner les problèmes particuliers et, par la suite, ils conçoivent des mesures pratiques et désignent les obstacles et les empêchements au niveau des ressources, de l'interopérabilité radio ou au niveau des dispositions législatives — s'il se trouve qu'il y a une brèche.

C'est alors que nous nous demandons si la brèche est de notre côté ou du leur. Il s'agit ensuite de savoir si nous pouvons colmater cette brèche. Je rencontre mon homologue américain au milieu de la période pour déterminer où en sont les groupes de travail et pour établir un programme d'action qui est présenté au ministre et au secrétaire à la Justice des États-Unis à la réunion suivante. La prochaine réunion aura lieu à Washington au mois de mai. C'est un modèle concret qui est conçu pour repérer les entraves et trouver des solutions, lesquelles ne sont pas toujours faciles.

Le sénateur Cordy: Vous n'auriez pas à constituer un comité pour trouver des solutions.

Le sénateur Atkins: S'agissant de la marijuana, quelles sont vos relations avec nos homologues américains à la suite de la diffusion du rapport du comité sénatorial portant sur cette question?

M. Kennedy: Je pense qu'il y a des membres de ce comité-ci qui siégeaient également au comité spécial qui a étudié la question de la marijuana et devant lequel j'ai moi-même témoigné. Nos collègues américains savent bien que nous sommes deux nations souveraines. Pour nos collègues américains, le sujet principal d'inquiétude est la culture et l'exportation de grandes quantités de drogues. C'est à vrai dire la question préliminaire.

Dans la réalité, les deux pays ont des approches semblables en ce qui concerne la possession de marijuana. En d'autres termes, les Américains comme nous reconnaissent qu'il s'agit d'un problème de santé et que dans un monde idéal, personne n'utiliserait cette substance. Personne n'essaie de gagner des

locked up for marijuana possession; that is not it. We both have the same philosophy: Get people off the drug, if you can.

In addition, the Americans are heavily involved in diversion, just as we are — by the police officers exercise of diversion and diversion by the courts. They have some 700 courts in their jurisdiction that specialize in marijuana cases and that deal with diversion, not only with marijuana but also with other drugs. The object is to get people off those drugs. There is recognition of the addiction problem and that the addict is forced by that behaviour to consume the drug. We both take vigorous action against traffickers, importers and cultivators.

Our philosophy in dealing with users is similar. We may be dealing with a case of optics more than anything else — perception. Clearly, the challenge will be to articulate that whatever the government may do with respect to marijuana does not signal an approval of the use of the drug. No one has suggested for a moment that it is beneficial to use that substance.

However, it is a challenge for us that the Americans have almost identified marijuana use as their number one priority. They have looked at pharmacological information that causes them to believe that marijuana has a major effect on the mind of young people going through puberty. I am not in a position to debate the science but it has been portrayed as a major issue for the United States.

For us, the border issue is usually for larger quantities and not for possession. It is an irritant and probably will be brought to your attention.

Senator Atkins: When we have our annual meeting of the Canada-U.S. Interparliamentary Association, Minister Easter will know that the American's two priority issues are marijuana and other drugs, and the other is energy. They are obsessed by the whole drug issue. I would have thought that our report would have made our representation in the U.S. a little uncomfortable.

Mr. Kennedy: Amongst other things, I am the Vice-Chairman of the Organization of American States Commission on Drugs. Obviously, the U.S. is a member. Mr. John Walters, the U.S. drug tsar, attends and speaks there. I am aware of the position in the 34 countries in the Western Hemisphere, including that of our American colleagues.

We are a democracy, we have parliamentary systems, and we have legislators and committees. We look for guidance from the Senate as well as from the House committees. I am sure the government takes all that under consideration.

Senator Atkins: In respect of container shipping, we know that there are Americans in our ports for the purpose of inspections, certainly, in Halifax. A majority of containers go through our

bons points en emprisonnant ceux qui possèdent de la marijuana. Là n'est pas la question. Ils ont le même but que nous: Dissuader les gens de prendre de la drogue, si possible.

En outre, les Américains songent sérieusement à la déjudiciarisation, tout comme nous — au niveau des agents de police comme au tribunal. Aux États-Unis, il existe 700 cours qui se spécialisent dans les affaires de marijuana et qui ont recours à la déjudiciarisation, qui s'appliquent non seulement à la marijuana mais aussi à d'autres drogues. L'objectif est de dissuader les gens de prendre des stupéfiants. On comprend le problème de la toxicomanie et on sait que le toxicomane est forcé de consommer des drogues. Nos deux pays prennent des mesures fermes à l'égard des trafiquants, des importateurs et des cultivateurs.

Notre façon de traiter les usagers est semblable. C'est peut-être avant tout une affaire de perception. Assurément, il va falloir beaucoup de doigté pour que la décision que prendra le gouvernement, le cas échéant, ne soit pas interprétée comme une approbation de l'usage de la drogue. Personne n'a jamais prétendu que la consommation de cette substance était bénéfique.

Toutefois, nous sommes mis au défi car les Américains ont ni plus ni moins désigné la marijuana comme leur priorité absolue. Ils se sont penchés sur les données pharmacologiques pour en conclure que la marijuana affecte le cerveau des jeunes pubères. Je ne suis pas en mesure de discuter des éléments scientifiques mais aux États-Unis, c'est devenu une question primordiale.

D'un autre point de vue, à la frontière, ce sont les grandes quantités, et non pas la possession, qui nous préoccupent. C'est effectivement un sujet de friction qui va sans doute vous être signalé.

Le sénateur Atkins: Lors de la réunion annuelle de l'Association interparlementaire Canada-U.S., le ministère sera au courant des deux grandes priorités des Américains, à savoir la marijuana et les autres stupéfiants, et ensuite, l'énergie. Les Américains sont obsédés par toute la question des stupéfiants. J'aurais cru que notre rapport allait créer un petit malaise lors de nos démarches aux États-Unis.

M. Kennedy: Il se trouve que je suis le vice-président de la Commission sur les drogues de l'Organisation des États américains dont évidemment les États-Unis sont membres. M. John Walters, le tsar américain de la drogue, s'adresse à cette Commission. Je connais donc la position adoptée par les 34 pays de l'hémisphère occidentale, y compris celle de nos collègues américains.

Nous vivons en démocratie, en régime parlementaire, et nous pouvons compter sur des comités et des législateurs. Pour nous guider, nous comptons sur les comités du Sénat et de la Chambre des communes. Je suis sûr que le gouvernement en fait autant.

Le sénateur Atkins: Nous savons qu'il y a des Américains dans nos ports dont la tâche est d'inspecter les conteneurs. C'est vrai assurément à Halifax. La majorité des conteneurs destinés aux

ports to the United States. Once they get through the inspections in Canada, they cross the border into the U.S. Are any of them re-inspected?

Mr. Kennedy: I would not pretend to answer that question. I know that Mr. Denis Lefebvre, Assistant Deputy Minister, Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, who appeared before the committee, would be a good choice to answer that question. I am clearly cognizant of the container issue and the flow of containers through ports. In Halifax, about 60 per cent of the containers that go through are destined for the United States. I would defer to Mr. Lefebvre on that and I could refer the question to him on your behalf.

Senator Atkins: Are you interested in port policing?

Mr. Kennedy: I am aware of the issue and I have heard questions asked about it over the years.

The government had a recent announcement in terms of additional efforts that were put in place to deal with ports and their maritime security. It is clear that we are seized by the issue of ports and either organized crime and/or national security concerns. The RCMP is working closely with customs, immigration and transport to determine what can be done in that area. Local policing has the primary responsibility in those sites and they are working in close cooperation with the agencies I have just indicated.

Issues have been looked at in the past that involved port policing. It was found that that was not the solution. There is no doubt that a focus on major entry points to the country — airports or seaports — is important because they are vulnerable to organized crime. They should be of interest to us and they are of interest to us. Steps will continue to unfold that will enhance our capacity to address that. Hopefully, it will reach the point when you will not be asking about the need for ports police because you will be satisfied with the way that it is being done. We are aware of the need for greater work in that area.

Senator Forrestall: Could you tell us about your understanding of the term “diversion?”

Mr. Kennedy: Are you asking that in terms of the drug issue?

Senator Forrestall: Yes, and in terms of the role of the courts.

Mr. Kennedy: I indicated that, right from the beginning, a police officer that has to deal with a marijuana issue may exercise discretion to charge or not charge someone under Common Law. Years ago, I looked at some statistics in British Columbia, I believe. When a drug is seized, that seizure must be reported. In about 50 per cent of the cases where a seizure occurred, an officer exercised his discretion not to lay a charge. That same discretion can be used in the case, for example, of two young lads having a scuffle. The officer may lay an assault charge or a public disturbance charge, or he may exercise discretion. Our system is designed so the officers can exercise discretion, so it is exercised in that area as well.

États-Unis passent par nos ports. Une fois l'inspection faite au Canada, les conteneurs sont acheminés vers les États-Unis. Y sont-ils inspectés de nouveau?

M. Kennedy: Je n'oserais pas répondre à cette question. Je sais que M. Denis Lefebvre, sous-ministre adjoint à l'Agence canadienne des douanes et du revenu, qui a comparu devant ce comité, serait la personne indiquée pour y répondre. Je sais évidemment qu'il y a quantité de conteneurs qui passent par nos ports. Soixante pour cent des conteneurs qui passent par Halifax sont destinés aux États-Unis. Je souhaiterais laisser à M. Lefebvre le soin de répondre à cette question que je peux lui transmettre de votre part.

Le sénateur Atkins: Préconisez-vous des services de police portuaires?

M. Kennedy: Je sais qu'il y a un problème sur lequel on s'est interrogé depuis quelques années.

Le gouvernement a annoncé récemment qu'on allait intensifier les efforts sur le plan de la sécurité maritime et portuaire. Il est entendu que nous devons nous occuper des activités du crime organisé et/ou de sécurité nationale dans le port. La GRC travaille en étroite collaboration avec les responsables des douanes, de l'immigration et des transports pour faire quelque chose à cet égard. Ce sont les services policiers locaux qui ont la principale responsabilité des ports, mais leur travail se fait en étroite coopération avec les organismes que je viens de citer.

L'idée d'un service de police portuaire n'est pas nouvelle. On a déterminé que ce n'était pas une solution. Il est évident qu'il faut s'intéresser au premier chef aux principaux points d'entrée au pays — les aéroports et les ports de mer — car ils sont vulnérables aux activités du crime organisé. Nous devrions donc nous en occuper et nous nous en occupons. Nous allons continuer de prendre des mesures pour intensifier notre action à cet égard. Nous espérons qu'on en arrivera à un moment où il ne sera pas nécessaire de songer à des services policiers portuaires car vous serez satisfait de la situation. Nous sommes conscients qu'il y a plus de travail à faire à cet égard.

Le sénateur Forrestall: Pouvez-vous nous expliquer comment vous entendez le terme «déjudiciarisation»?

M. Kennedy: Dans le contexte du dossier des drogues?

Le sénateur Forrestall: Oui, notamment le rôle des tribunaux.

M. Kennedy: J'ai dit que dès le départ un agent de police qui est en présence d'une affaire de marijuana peut exercer sa discrétion et, selon la common Law, porter une accusation ou non. Il y a des années, j'ai consulté les statistiques de la Colombie-Britannique. Quand une drogue est saisie, la saisie doit faire l'objet d'un rapport. Dans 50 p. 100 des cas de saisie, l'agent de police exerce sa discrétion et il n'y a pas d'accusation. La même discrétion peut intervenir, par exemple, lors d'une rixe entre deux jeunes. L'agent de police peut porter des accusations d'agression ou d'atteinte à la tranquillité publique, mais il peut aussi exercer sa discrétion. Notre système judiciaire est ainsi conçu pour l'exercice des discrétions à cet égard également.

When the matter goes to court, the prosecutor can exercise discretion as to whether to take it to trial. The prosecutor is separate and distinct, in terms of his or her function. If you check with the Department of Justice and their federal prosecution service, a prosecutors' manual includes a chapter on diversion. The Crown will exercise its discretion to divert someone without having him or her proceed in the normal fashion. That can be done by the prosecutor or in instances where we have specific court models in place. There are pilot projects in Toronto and Vancouver, and we are looking to establish a pilot in Ottawa, where there will be a particular model of court in place. The judge would be involved in a decision to divert, where someone is set off to follow an addiction treatment, life skills or job skills development program. If they do, the agreement would be for the person to return to the court, where the Crown could stay or withdraw proceedings. Those are the kinds of formal procedures and diversion models in place.

Senator Forrestall: That is what I would have understood, but I wanted you to say that for those who are following our work. I appreciate your explanation.

The Chairman: You mentioned Vancouver, Mr. Kennedy. Certainly, when the drug committee was there, the police chief informed the committee they were not prosecuting simple possession. We asked the view of the Crown and the Crown supported that position. They are just not there.

Mr. Kennedy: I do not have particular knowledge. I am sure the Department of Justice could say what they are doing, but there is discretion that can be used.

The Chairman: This is an example of that discretion being used, but in that city, it appears to be a total discretion.

Coming back to your response to Senator Atkins on ports police, we have not yet found police in Canada that specialize in ports. At airports, the transfer from the federal level to municipalities has resulted in significantly fewer police being present, which appears to be one of the motivations for the transfer.

Mr. Kennedy: I think there are two things, if I can speak to that issue. There were two roles that were played by enforcement agencies, particularly at our major airports. There was the kind of job that was, as you pointed out, subsequently tendered out by competition, for which police forces like Peel competed. That job is to provide security there and to respond to passengers that pose difficulty. That was put out to tender. The RCMP is at some of the airports, because they are under contract. There are also permanent federal resources that are there, independent of this other policing. There are obviously RCMP officers dealing with drug smuggling investigations who are posted there, in addition to customs, immigration and the intelligence services. There was always a cadre of federal police officers fulfilling a national police service at those airports, independent of the other security

Quand l'affaire se rend devant les tribunaux, le procureur peut décider s'il y aura procès ou non. Le procureur est distinct quant aux fonctions qu'il exerce. Si l'on consulte le manuel du ministère de la Justice à l'intention des procureurs fédéraux, on constate qu'il y a un chapitre sur la déjudiciarisation. La Couronne peut décider d'exercer sa discrétion et choisir de ne pas transmettre l'affaire à la justice comme il est normalement prévu. Cette décision peut être prise par le procureur ou dans le cas où il existe des modèles judiciaires précis. À Toronto et à Vancouver, il y a des projets-pilotes et il est question qu'il y en ait un à Ottawa également; il s'agit en l'occurrence d'un modèle particulier de cour. Le juge interviendrait dans une décision de déjudiciariser, et il peut ordonner que le prévenu suive un traitement pour toxicomane, ou un programme de développement de compétences professionnelles ou sociales. Le cas échéant, on demande au prévenu de se présenter de nouveau devant le tribunal où la Couronne peut prononcer un sursis d'instance ou un non-lieu. Voilà le genre de procédures officielles et de modèles de déjudiciarisation qui existent.

Le sénateur Forrestall: C'est ce que j'avais compris, mais je voulais que vous l'expliquiez à l'intention de ceux qui suivent nos délibérations. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Kennedy, vous avez parlé de Vancouver. Quand le comité spécial sur les drogues s'est rendu là-bas, le chef de police lui a dit qu'on n'intentait pas de poursuites pour simple possession. Renseignement pris auprès de la Couronne, elle a confirmé cela. Il n'y a tout simplement pas de poursuites.

M. Kennedy: Je ne prétends pas connaître la question à fond. Je suis sûr que les représentants du ministère de la Justice vous diront comment on procède, mais la discrétion existe.

Le président: Vous nous avez donné un exemple de l'exercice d'une certaine discrétion, mais dans cette ville, il semble qu'elle soit totale.

Pour revenir à ce que vous répondiez au sénateur Atkins à propos d'une police portuaire, nous n'avons pas trouvé au Canada de service policier qui se spécialise dans les ports. Dans les aéroports, le remplacement de la police fédérale par la police municipale a entraîné une diminution marquée du nombre d'agents présents sur place, ce qui semble être une des raisons qui a motivé ce changement.

M. Kennedy: Je pense qu'il faut dire deux choses, si vous me le permettez. Nos organismes de l'application de la loi jouaient deux rôles, en particulier dans les grands aéroports. Ils avaient des fonctions, comme vous l'avez signalé, qui ont fait l'objet d'un appel d'offres, et les forces policières comme celles de Peel ont soumissionné. Ces fonctions ont trait à la sécurité en général et au maintien de l'ordre si des passagers la troublent. Cela a fait l'objet d'un appel d'offres. Les agents de la GRC sont postés dans certains aéroports en vertu d'un contrat. Outre ces fonctions de maintien de l'ordre, le fédéral maintient des ressources autres en permanence. Évidemment, il y a les agents de la GRC qui s'occupent des enquêtes sur le trafic de stupéfiants, et il y a également les agents des douanes, de l'immigration et des services du renseignement. Il a toujours existé un groupe d'agents de

components. The question becomes what concerns we are looking at and whether they are adequately addressed. However, I wished to indicate that there are two levels of policing.

The Chairman: The committee is aware of that. The information we have collected from the RCMP would indicate about a 40-per-cent overall reduction in police individuals or person-years over the last 10 years, while there has been a 100-per-cent increase in traffic at the airports.

Mr. Kennedy: Three years ago the government made an additional 100 or so police available to the major airports, such as Montreal, Toronto, Halifax and Vancouver, to supplement the core capacity, in addition to whatever the airports were contracting. When you go back over that period of time, clearly that role had gone to the local police. To that extent, it would be a reduction to the RCMP presence. Whether it meant a total reduction in the number of officers, I am not sure. I suspect, if you did a head count, there has been an increase.

The Chairman: No, Inspector Sam Landry did a head count at Pearson. You spoke about an extra 100 officers across the country, but he is down more than 100 officers in total, including dedicated RCMP, Peel Regional Police and OPP. The total number of police is down over 100 at Pearson airport, if Inspector Landry is correct. He provided that information under oath before the committee.

Mr. Kennedy: I do not have the information. I tried to indicate what I do have. I did not do a head count, so if you have specific information, I must defer to that.

Senator Banks: I will revert to marijuana. I want some help from you on that issue. As you pointed out, both the chair and I had the honour to be members of the special committee. You know therefore what our opinion is. I think it is fair to say that, while we do not expect the government to do what we recommended, we are expecting the government to move in the direction of decriminalizing it, because of pronouncements that have been made subsequently and because of the House committee that has reported subsequently. It would be a misdemeanour, subject to a ticket of some kind. You are, as you said, the vice-chair of the Inter-American Drug Abuse Control Commission. Canada is signatory to some international conventions with respect to the law, and we will be, as you quite rightly said, questioned about this when we go there. You said when you were talking about that question that the American view and ours were essentially the same. We met with Mr. Walters and other Americans who were involved with this, and we found them not to be the same, to put it most kindly. We disagreed fundamentally with them, not so much as to what is being done with respect to the diversion and certainly not in respect of anyone promoting the use of any drug that is bad, or suggesting that one is okay because that is not true. It was rather a distinct difference that our committee saw, between marijuana on the one

police fédéraux faisant office de service de police nationale dans les aéroports, indépendamment des autres organisations liées à la sécurité. Il faut se demander quelles sont les inquiétudes et si des mesures adéquates sont prises. Toutefois, je voulais bien préciser qu'il y a deux services de police.

Le président: Les membres du comité le savent bien. À la GRC, on nous a dit qu'on avait réduit d'environ 40 p. 100 le nombre d'agents de police ou le nombre d'années-personnes, depuis 10 ans, alors que le trafic aéroportuaire a doublé.

M. Kennedy: Il y a trois ans, le gouvernement a ajouté 100 policiers dans les grands aéroports, comme Montréal, Toronto, Halifax et Vancouver, augmentant ainsi la capacité de base à laquelle s'ajoutaient les contractuels. Au cours de la période, la police locale a manifestement assumé le rôle de maintien de l'ordre. Par conséquent, on a assisté à une réduction du nombre d'agents de la GRC. Je ne suis pas sûr que cela se soit traduit par une réduction totale du nombre d'agents. Si on fait le compte, on constatera sans doute une augmentation.

Le président: Non, l'inspecteur Sam Landry a fait le compte à Pearson. Vous annoncez une augmentation de 100 agents à l'échelle du pays, mais il révèle qu'on a soustrait plus de 100 agents au total, tout pris en compte, les agents de la GRC ayant des fonctions précises, la police régionale de Peel et la Police provinciale de l'Ontario. À l'aéroport Pearson, il y a une diminution de plus de 100 agents, si l'inspecteur Landry a dit juste. Il a fourni ces renseignements au comité sous serment.

M. Kennedy: Je n'ai pas ces renseignements. Je vous ai dit ce que je savais. Je n'ai pas fait le compte; si vous avez des renseignements plus précis, je m'incline.

Le sénateur Banks: Je reviens à la marijuana. Peut-être que vous pouvez m'aider. Comme vous l'avez dit, le président et moi-même avons eu l'honneur de siéger au comité spécial. Vous connaissez donc notre opinion. Il faut dire que même si nous ne nous attendons pas à ce que le gouvernement retienne ce que nous avons recommandé, nous nous attendons à ce qu'il prenne la voie de la décriminalisation, étant donné ce qui a été dit dans la foulée du rapport et parce que le comité de la Chambre a lui aussi fait un rapport par la suite. Il s'agirait d'un méfait, donnant lieu à une sorte de contravention. Vous avez dit être le vice-président de la Commission interaméricaine de lutte contre l'abus des drogues. Le Canada est signataire de certaines conventions internationales concernant le droit et, comme vous l'avez bien dit, on nous interrogera là-dessus à la Commission. Vous avez dit qu'à ce propos la position américaine et la nôtre étaient essentiellement la même. Nous avons rencontré M. Walters et d'autres Américains qui s'occupent du dossier, mais le moins qu'on puisse dire, c'est que nous avons découvert que nos positions ne sont pas les mêmes. Nous avons un profond désaccord avec eux pas tellement en ce qui a trait à la judiciarisation et certainement pas pour ce qui est de l'incitation à l'utilisation de stupéfiants nocifs, et non pas parce que nous prétendions que telles drogues étaient inoffensives car ce n'est pas vrai. La différence était nette en ce

hand and opiates and other chemical things on the other hand, which are demonstrably different.

You made an equation between saying to them, when they complain about our marijuana problem, "you have this cocaine problem." We see such a gulf between those two things that I wonder, when you go to the meetings of the Inter-American Drug Abuse Control Commission and if our government moves in the direction which I have described, will you be comfortable and should we be comfortable in saying, "We are a sovereign country and we have decided to do something differently."

Notwithstanding our international conventions, with which I assume you are familiar, my question is, will you be comfortable in that situation? If you are, that will give us some comfort in that situation.

Mr. Kennedy: Well, to date, my comfort has been irrelevant, so I think it will continue to be irrelevant.

Perhaps it was how I articulated myself in terms of the American view and ours. I am saying that once we get into practice in terms of how we treat these people, we treat them much the same way. That was what I was endeavouring to get at. There is no doubt that the position the Americans take on marijuana is very clear and very strong. I have indicated that they view it as their number-one drug problem.

In terms of the international convention, I do not propose to give any legal advice here, because that is not the function. I believe the convention talks about a prohibition but does not necessarily indicate what the nature of that prohibition would be. I believe there would be some scope for movement there.

I am sure that the legal experts at the Department of Justice would be advising the government as to whatever regime it crafted so as to ensure it would in fact respect that particular convention. Other signatories to the convention have moved away, to some extent, from a strict, harsh criminal model as well. There appears to be, across the world, some room for how these things are crafted.

In terms of the commission itself, it will have its next annual meeting in Canada, because Canada has been elected vice-chair. What normally happens is the chair becomes the chair of that commission, and at that point the event is held in Canada. In the fall or thereabouts of 2003, the Organization of American States drug commission will be somewhere in Canada holding its meeting. At that time, if movement is taken, we will be able to discuss it then.

In terms of a comfort factor, I am a Canadian official. We are in Canada. Canada is a sovereign country. Whatever the laws of Canada are that Parliament passes, those are the laws of Canada.

Senator Banks: Damn right!

On a different subject, you mentioned the preying upon seniors and retired people by those despicable people who run those phone scams. Many of them, it is fair to say, were hiding behind,

qui concerne la position de notre comité à propos de la marijuana d'une part et des opiacés et autres produits chimiques d'autre part, car il y a une nette différence.

Vous avez dit que lorsqu'ils se plaignaient de notre problème de marijuana, vous rétorquiez: «Vous avez ce problème de cocaïne.» Selon nous, la différence entre les deux problèmes est énorme. Voici ce que j'aimerais savoir: si notre gouvernement s'oriente dans la direction que j'ai décrite, serez-vous, aux réunions de la Commission interaméricaine de lutte contre l'abus des drogues, suffisamment à l'aise pour dire: «Nous sommes un pays souverain et nous avons décidé de procéder autrement?»

Mise à part notre adhésion aux conventions internationales, et je suppose que vous les connaissez, je vous pose la question: serez-vous à l'aise dans cette situation? Dans l'affirmative, cela nous rassurerait.

M. Kennedy: Jusqu'à présent, que je sois à l'aise ou non n'a pas eu d'importance, si bien que je pense que cela continuera.

Il faudrait peut-être que j'explique davantage la comparaison entre notre position et celle des Américains. Je dis que dans la pratique, nous traitons les prévenus à peu près de la même façon. C'est ce que j'essayais d'expliquer. Il est indéniable que la position des Américains concernant la marijuana est très claire et très ferme. Je l'ai dit, ils estiment que c'est leur problème de drogue numéro un.

Quant à la convention internationale, je ne vais pas donner d'avis juridique ici car il ne m'appartient pas de le faire. Dans la convention, il est question d'interdiction sans préciser la nature de l'interdiction. Je pense qu'il y a donc une certaine marge de manœuvre.

Je suis sûr que les experts du ministère de la Justice conseilleront le gouvernement sur un éventuel régime pour veiller à ce qu'il respecte cette convention. D'autres signataires de la convention se sont dissociés jusqu'à un certain point d'un modèle pénal strict et répressif. Si on se tourne vers l'étranger, on constate qu'il existe une certaine latitude dans la façon de faire.

Quant à la Commission, elle tiendra sa prochaine réunion annuelle au Canada car le vice-président élu est canadien. D'habitude, le vice-président passe à la présidence de la Commission, et à ce moment-là la réunion a lieu au Canada. Par conséquent, la Commission sur les drogues de l'Organisation des États américains tiendra sa réunion au Canada à un moment donné à l'automne 2003. À cette occasion, si le dossier est retenu, nous aurons l'occasion d'en discuter.

Pour ce qui est d'être à l'aise, je vous répondrai que je suis un fonctionnaire canadien. Nous sommes au Canada. Le Canada est un pays souverain. Les lois canadiennes adoptées par le Parlement sont les lois du pays.

Le sénateur Banks: Et comment!

Vous avez parlé des escroqueries téléphoniques qui sont le fait de gens méprisables aux dépens de personnes âgées ou à la retraite. Nombre de ces escrocs, il faut le dire, tiraient partie, pour

if that is the word, or taking advantage of, a different regime of civil law in the Province of Quebec. In particular, they had certain advantages there that they would not have enjoyed in other provinces in respect of what they were doing. Has the movement to which you refer been successful in finally getting at some of those people who were practising that nefarious thing in Quebec?

Mr. Kennedy: In terms of telemarketing fraud, we have made regular reports to the Attorney General of the United States and to the Solicitor General of Canada for the past number of years. There has been vigorous and increased enforcement in the cities that were of concern. We are starting to get more significant penal sentences. The problem frequently with what is called “white collar crime” is the sentence does not reflect the amount of damage being done. There seems to be a propensity that if there is a crime of violence, you get a big sentence, but if you render someone destitute, it does not seem to translate into that same degree of severity. Yet, for these people, it is life destroying.

On two fronts — one is to get some sentences that are actually deterrents and to increase the number of investigations, and of course to secure convictions — we have been doing more. It is not just coupled with that kind of action. There is a fairly vigorous public education campaign in Canada — a warning system — that when the latest scam comes out, it warns people as to what it is. You have probably seen it on television and radio, and we try to do mail-outs. Prevention is the best solution. If you know the scam, you will get it.

I have to confess. I have received at least five to ten scams over my Internet soliciting various kinds of things that to me are transparent frauds, but obviously people respond to them. Once you educate people, they know it is a fraud and do not respond to it.

It is both of those: increased enforcements and enhanced education. We are doing well in Canada, certainly relative even to our American colleagues. They are looking at some of our best practices.

Senator Banks: Do you know offhand whether any successful prosecutions of those people have been made in Quebec? If not, could you find out and let us know?

Mr. Kennedy: I believe the answer to that is “yes.” We will find out for you. If we have reports, I will make available to you some of the documents we have made available to the Attorney General and the Solicitor General.

Senator Meighen: I may have found the answer to my own question. It is amazing what you find out when you read. I was interested in the degree of interaction between you and Mr. Bilodeau. Am I correct in saying that you are the Solicitor General’s representative to the interdepartmental Intelligence Policy Group, and that group is chaired by Mr. Bilodeau, or by the Privy Council Office?

Mr. Kennedy: Yes. Mr. Dickenson, who was seated here, chairs the IPG, and his boss is Mr. Bilodeau. Mr. Bilodeau chairs what is called ICSI, which is the Interdepartmental Committee on

masquer leur escroquerie, d’un régime de droit civil différent dans la province de Québec. Notamment, ils pouvaient bénéficier de certains avantages que d’autres provinces n’offraient pas pour ce genre d’activités. Est-ce que les démarches entreprises dont vous avez parlé ont porté fruits pour finalement stopper les gens qui s’adonnaient à ces infamies au Québec?

M. Kennedy: Au cours des dernières années, nous avons fait des rapports régulièrement au secrétaire à la Justice des États-Unis et au solliciteur général du Canada sur les fraudes de télémarcheting. Dans les villes où la situation était inquiétante, on est intervenu davantage et de façon vigoureuse. On commence à imposer des peines appréciables. Fréquemment, dans le cas de ce qu’on appelle des «crimes de col blanc», la peine ne correspond pas au dommage causé. Il semble que dans le cas des crimes violents, la peine soit plus lourde mais si vous ruinez quelqu’un, il semble que ce ne soit pas puni avec la même sévérité. Et pourtant, la vie des victimes est anéantie.

Nous intervenons plus intensément sur deux fronts: l’obtention de peines qui sont en fait dissuasives et l’augmentation des enquêtes, dans le but bien sûr d’obtenir des condamnations. Mais nous ne nous en tenons pas à cela. Au Canada, on mène une vigoureuse campagne éducative auprès du public — sous forme d’avertissement — et chaque fois qu’une escroquerie est révélée, les gens sont prévenus. Il y a des publicités à la radio et à la télévision et nous envoyons des dépliants par la poste. La meilleure solution demeure la prévention. Quand on est au courant d’une escroquerie, on peut éviter d’être dupé.

Je vous dirais ceci. J’ai reçu de 5 à 10 sollicitations par Internet pour des marchés qui me semblaient être des fraudes flagrantes, mais il faut reconnaître que des gens se laissent prendre. Si les gens sont prévenus, ils se rendent compte que c’est une fraude et ils n’y répondent pas.

Il y a donc deux choses: intensifier l’application de la loi et les mesures éducatives. Les résultats sont encourageants au Canada, certainement par rapport à ce qui se passe aux États-Unis. Ils s’inspirent de nos pratiques exemplaires.

Le sénateur Banks: Savez-vous si les poursuites qui ont abouti concernaient des gens qui œuvraient au Québec? Pourriez-vous vous renseigner et nous dire ce qu’il en est, si vous n’avez pas la réponse maintenant?

M. Kennedy: Je pense que je peux répondre «oui». Nous allons quand même nous renseigner. Je vais vous transmettre certains des documents que nous avons préparés pour le secrétaire à la Justice et le solliciteur général.

Le sénateur Meighen: Je pense que j’ai trouvé la réponse à ma propre question. Quand on se donne la peine de lire, on s’étonne de ce que l’on peut découvrir. Je m’intéressais aux échanges entre vous et M. Bilodeau. Vous êtes le représentant du solliciteur général au groupe interministériel de la politique en matière de renseignements et ce groupe est présidé par M. Bilodeau, par le Bureau du Conseil privé, n’est-ce pas? Est-ce que je me trompe?

M. Kennedy: En effet, M. Dickenson, qui était assis ici, préside le GPR et son patron est M. Bilodeau. M. Bilodeau préside le Comité interministériel sur la sécurité et le renseignement.

Security and Intelligence. Because Mr. Dickenson and I try to split the world between ourselves, I chair a committee at the ADM level on public safety issues, which has 15 or 16 departments and agencies. Between the two of us, we lever coordinating the intelligence and policing world and any overlap between them. I sit on his committee, and he sits on my committee, so we keep it all straight.

Senator Meighen: You heard the reference from Mr. Bilodeau, because I think you were in the room at the time, that there is a move to one-stop shopping in the United States. Presumably this interaction between these various committees, if not in name but in fact, does provide some place where information of common interest is exchanged. To that extent you could call it one-stop shopping on our side of the border.

Mr. Kennedy: Our system is quite good. It really is. We have critics who find it hard to believe, but I keep saying it is quite good. Yes, we meet and share information and coordinate our activities. You have to be aware that creating one department or agency is not necessarily the solution. If you create a department with 170,000 people in it, I do not know how you think they fit any better than before. We could say yes, we have one department, the Government of Canada. You would still break it down into different roles and responsibilities and require people to talk to each other.

Senator Meighen: Is that not a challenge the Americans have on the border, with a broad diversity of agencies responsible for various aspects?

Mr. Kennedy: Well, even in terms of homeland security, it is not the total take, because the Attorney General of the United States still has the FBI. The Alcohol, Tobacco, and Firearms folks will be there. You still have separate intelligence community folks, such as the CIA.

There is a point where, almost like regionalization, it can work, but you have to be careful. The best thing is to address the behaviours and have people realize that you should be at the table. You need that information. We should work together. We should share information and be interoperable. It does not matter if you are in 1,000 departments or agencies or one, if you have that kind of culture there.

Senator Meighen: We have CSIS, which, to put it in vulgar terms, looks out for bad guys in Canada before they commit some heinous crime. The Americans have the CIA, which appears to be concerned with bad guys outside the United States. They have the FBI, which is concerned with bad guys who have committed a crime in the United States. Who worries about the bad guys in the United States before they commit a crime, similar to our CSIS?

Mr. Kennedy: The FBI also has representatives around the world, so they are located not just within the United States. In terms of policing, their mandate is just like that. The RCMP has liaison officers abroad who work with other foreign police officers. The American FBI does the same thing, so there is representation abroad from them.

M. Dickenson et moi-même nous partageons les tâches et je préside, au niveau des sous-ministres adjoints, un comité sur les questions de sécurité publique, où sont représentés 15 ou 16 ministères et organismes. À nous deux, nous faisons la coordination de ce qui se passe dans le monde du renseignement et des services policiers, et nous nous occupons de tout chevauchement. Je siège à son comité et il siège au mien, pour que tout marche rondement.

Le sénateur Meighen: Quand nous avons parlé à M. Bilodeau, vous étiez présent, et il a été question d'un guichet unique aux États-Unis. On peut supposer que les échanges entre les divers comités, même s'ils n'ont pas la même appellation, offrent une tribune où des renseignements d'intérêt commun sont échangés. Est exact? Ainsi, on peut parler aussi d'un guichet unique de notre côté de la frontière.

M. Kennedy: Notre système est assez bon. En réalité, il l'est. Certains critiques ont du mal à le croire, mais je soutiens qu'il est bon. Effectivement, nous nous rencontrons, nous échangeons des renseignements et nous coordonnons nos activités. Il faut comprendre que la création d'un ministère ou d'un organisme unique n'est pas nécessairement la solution. Comment concevoir que la création d'un ministère de 170 000 employés améliorerait les choses? On pourrait dire qu'effectivement il y a un ministère, le gouvernement du Canada. Il faudrait quand même délimiter divers rôles et responsabilités et exiger des contacts entre les gens.

Le sénateur Meighen: N'est-ce pas là le défi qui se pose aux Américains à la frontière, étant donné la vaste diversité d'organismes responsables de divers aspects?

M. Kennedy: Du point de vue de la sécurité du territoire, il n'y a pas d'agence unique parce que le secrétaire à la Justice des États-Unis doit encore compter avec le FBI. L'agence responsable de l'alcool, du tabac et des armes à feu, l'ATF a, aura toujours un rôle. Il y a également les gens de la CIA, l'Agence du renseignement.

Un peu comme pour la régionalisation, ça peut marcher mais seulement jusqu'à un certain point, il faut être prudent. Il est donc préférable de s'en tenir au comportement et de faire comprendre aux gens qu'il est dans leur intérêt d'être là, parce qu'ils ont besoin de ces informations. Nous devrions travailler ensemble. Nous devrions échanger nos informations et viser l'interopérabilité. Si c'est le genre de culture qui prévaut là-bas, peu importe qu'il y ait 1 000 organismes ou ministères ou un seul.

Le sénateur Meighen: Au Canada, nous avons le SCRS qui tente de prévenir les crimes les plus odieux. Les Américains ont la CIA qui, elle, semble s'intéresser surtout aux criminels qui sont à l'étranger. Ils ont aussi le FBI qui s'occupe des criminels ayant des activités aux États-Unis. Mais qui, aux États-Unis, tente de prévenir le crime comme le fait notre SCRS?

M. Kennedy: Le FBI compte aussi des représentants un peu partout dans le monde, pas seulement aux États-Unis. En matière de police, son mandat est essentiellement le même que celui de la GRC qui a à l'étranger des agents de liaison qui travaillent avec la police de l'endroit. Il en va de même pour le FBI.

Senator Meighen: It never trips over the CIA, I am sure.

Mr. Kennedy: The CIA does not purport to have a law enforcement mandate. It has a foreign intelligence mandate, whereas the FBI clearly does counter-intelligence and law enforcement, which would include, in their particular case, terrorism activities. Hopefully between them, they have it sorted out that there is not an overlap or a gap.

Senator Meighen: Essentially you are saying the FBI would be responsible for monitoring the activities of a suspected terrorist within the United States.

Mr. Kennedy: That is the mandate.

The Chairman: Thank you, Mr. Kennedy and Mr. Pilon. Your comparison was helpful to the committee. If we could have a copy of your text and the other information we have asked for, we would appreciate that very much. We are grateful to you for the time and effort you have put into assisting us, and we will also be back to you with more questions in the future.

To those following at home, we have, three weeks from today, on March 17, a full day of hearings beginning at 10 a.m. We will hear from General Daigle and Colonel Rick Williams from the Department of National Defence, Mr. Robert Fonsberg from the Privy Council Office, and Mr. Daniel Jean, Assistant Acting Deputy Minister from Citizenship and Immigration.

If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony, as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

This portion of the committee's meeting is adjourned, and we will continue in the next room *in camera*.

The committee continued *in camera*.

Le sénateur Meighen: Je suis certain que la CIA ne se trouve jamais sur le passage du FBI.

M. Kennedy: La CIA ne prétend pas avoir un mandat de police. Son mandat porte sur le renseignement étranger, alors que le FBI s'occupe de contre-renseignement et d'application de la loi, ce qui comprend, en l'occurrence, les activités terroristes. J'espère que ces deux agences s'entendent sur leur mandat respectif et qu'il n'y a pas de fossé ni de chevauchement.

Le sénateur Meighen: Vous dites donc que c'est essentiellement au FBI qu'il incombe de surveiller les activités d'un présumé terroriste aux États-Unis.

M. Kennedy: C'est en effet son mandat.

Le président: Merci, monsieur Kennedy et monsieur Pilon. La comparaison que vous avez faite nous a été très utile. Nous vous saurions gré de nous remettre un exemplaire de votre texte ainsi que les autres renseignements que nous vous avons demandés. Nous vous remercions du temps et des efforts que vous avez bien voulu nous accorder et nous vous reconvoquerons certainement pour vous poser d'autres questions.

J'indique à titre d'information pour les téléspectateurs que, dans trois semaines, le 17 mars, nous tiendrons une journée complète d'audiences dès 10 heures. Nous accueillerons le général Daigle et le colonel Rick Williams, du ministère de la Défense nationale, M. Robert Fonsberg, du Bureau du Conseil privé, M. Daniel Jean, sous-ministre adjoint par intérim au ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration.

Si vous avez des questions ou des observations, n'hésitez pas à vous rendre sur notre site Web au www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages ainsi que l'horaire confirmé des audiences. Vous pouvez aussi communiquer avec la greffière du comité au 1-800-267-7362 pour plus d'information ou pour savoir comment communiquer avec les membres du comité.

Cette partie de notre séance est levée, nous poursuivons nos travaux à huis clos dans la salle voisine.

La réunion se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

From the Privy Council Office:

Mr. Ronald Bilodeau, Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the Deputy Prime Minister and Security and Intelligence Coordinator;

Mr. Lawrence Dickenson, Assistant Secretary to the Cabinet, Security and Intelligence.

From Communications Security Establishment:

Mr. Keith Coulter, Chief.

From the Office of the Solicitor General:

Mr. Paul E. Kennedy, Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policing and Security Branch;

Mr. Marc Pilon, Senior Policy Analyst, Security Policy Division, National Security Directorate.

TÉMOINS

Du Bureau du Conseil privé:

M. Ronald Bilodeau, secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et du renseignement;

M. Lawrence Dickenson, secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement.

Du Centre de la sécurité des télécommunications:

M. Keith Coulter, chef.

Du Bureau du Solliciteur général du Canada:

M. Paul E. Kennedy, sous-solliciteur général adjoint principal, Secteur de la police et de la sécurité;

M. Marc Pilon, analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Direction générale de la sécurité nationale.

